

**2020.-2022. gada plānošanas ciklam**

**Darbības Stratēģija**

|  |
| --- |
|     |
|  |

Saturs

[Ievads………………………………………………………………………………………………………. 6](#_Toc47521616)

[1. V/ A “Civilās aviācijas aģentūra” pilnvarojums, mērķi, funkcijas un uzdevumi………………………………………………………………………………………………….. 7](#_Toc47521617)

[1.1 Civilās aviācijas aģentūras pilnvarojums 7](#_Toc47521618)

[1.2 CAA mērķauditorija (klienti) 7](#_Toc47521619)

[1.3 Civilās aviācijas aģentūras funkcijas 9](#_Toc47521620)

[1.4 Civilās aviācijas aģentūras virsmērķis 9](#_Toc47521621)

[1.4.1 Civilās aviācijas aģentūras apakšmērķi……………………………………………………... 10](#_Toc47521622)

[1.5 Civilās aviācijas aģentūras uzdevumi 10](#_Toc47521623)

[1.5.1 Analīze par CAA pieejamajiem resursiem……………………………………………………... 11](#_Toc47521624)

[1.5.2 Veicot uzdevumus CAA ņem vērā sekojošus faktorus:……………………………………… 12](#_Toc47521625)

[1.6 CAA darbības SVID analīze 13](#_Toc47521626)

[1.7 Civilās aviācijas aģentūras vērtības 14](#_Toc47521627)

[1.8 Galvenie virzītājspēki un kritiskie veiksmes faktori 14](#_Toc47521628)

[1.9 Īstermiņa prioritātes 15](#_Toc47521629)

[2. Nozīmīgo civilās aviācijas riska faktoru apzināšanas kārtība Latvijā 20](#_Toc47521630)

[3. CAA saistošie normatīvie akti un politikas plānošanas dokumenti……. 24](#_Toc47521631)

[3.1 CAA profesionālā darbība ir saistīta ar: 24](#_Toc47521632)

[4. CAA sniegtie pakalpojumi to attīstība, ieviešana un pieejamības nodrošināšana 29](#_Toc47521633)

[4.1 Gaisa kuģu lidojumu derīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības jomas 29](#_Toc47521634)

[4.2 Lidlauku ekspluatācijas uzraudzība, gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvēšanas, ierīkošanas un izvietošanas uzraudzība 32](#_Toc47521635)

[4.3 Aviācijas personāla sertificēšana, uzraudzība un uzskaite. Civilās aviācijas personāla mācību kursu un organizāciju sertificēšana, un uzraudzība 34](#_Toc47521636)

[4.3.1 Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi……………………………………………………….. 35](#_Toc47521637)

[4.3.2 Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls…………………………………………………….. 36](#_Toc47521638)

[4.3.3 Gaisa satiksmes vadības dispečeru sertificēšana…………………………………………… 36](#_Toc47521639)

[4.4 Aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas eksaminētāju apstiprināšana un uzraudzība. Aviācijas personāla veselības pārbaudes un apliecības izsniegšana 39](#_Toc47521640)

[4.5 Gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana un uzraudzība 41](#_Toc47521641)

[4.6 Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu un tajā iesaistīto personu sertifikācija un uzraudzība 43](#_Toc47521642)

[4.7 Civilās aviācijas drošības uzraudzība 47](#_Toc47521643)

[4.8 Bezpilota gaisa kuģu uzraudzība 49](#_Toc47521644)

[5. CAA darbības rezultāti un to rezultatīvie rādītāji 53](#_Toc47521645)

[5.1 Rezultātu sasniegšanas plānotais progress stratēģijas plānošanas ciklā 54](#_Toc47521646)

[5.2 CAA darbības rezultāti 57](#_Toc47521647)

[5.3 Instrumenti darbības rezultātu sasniegšanai 57](#_Toc47521648)

[5.4 Konsultē vispirms principa ieviešana 57](#_Toc47521649)

[6 Civilās aviācijas aģentūras plānotie ieņēmumu avoti un ieņēmumu izlietojums…………………………………………………………………………………………….. 59](#_Toc47521650)

[Pielikums………………………………………………………………………………………………... 67](#_Toc47521651)

Saīsinājumi

AMC Pieņemamie līdzekļi atbilstības panākšanai

ANS Aeronavigācijas pakalpojumi

ANSP Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji

AIP Aeronavigācijas Informācijas Publikācija

AOC Komerciālie gaisa transporta ekspluatanti

ATO Apstiprinātas mācību iestādes

ATS Gaisa satiksmes pakalpojumi

ATM Gaisa satiksmes pārvaldība

BASA Divpusējie aviācijas drošības līgumi

CAA Civilās aviācijas aģentūra

CAT Komerciālie gaisa pārvadājumiem

CE Kritiskais elements (ICAO)

CC Gaisa kuģu salona apkalpes locekļi

CofA Lidotspējas sertifikāti

CORSIA Oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma

 starptautiskajai aviācijai

CS Sertifikācijas specifikācijas

DOA Dizaina organizāciju apstiprinājumi

DECLARE Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas

 informācijas apmaiņas sistēmu

EASA Eiropas aviācijas drošības aģentūra

ECAC Eiropas civilās aviācijas konference

ECCAIRS Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas

 sistēmā

EK Eiropas Komisija

EMPIC Standartizēta programmatūra aviācijas regulatoriem

EPAS Eiropas Aviācijas drošuma plāns

ESSI Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīva

EPAS Eiropas Aviācijas drošības plāns

EUROCONTROL Eiropas aeronavigācijas drošības organizācija

ETS Emisijas tirdzniecības shēma

FCL Pilotu licenzēšana

FDA Lidojumu datu analīze

FSTD Lidojumu simulators

GASP Globālā aviācijas drošuma plāna

GH Virszemes apkalpošana

GM Metodiskie materiāli

GNSS Globālā navigācijas pavadoņu sistēma

HOFO Helikopteru lidojumi atklātā jūrā

ICAO Starptautiskā civilās aviācijas organizācija

ICVMs ICAO validācijas misija

JARUSS Bezpilota sistēmu reglamentēšanas apvienotā iestādē

KVS Kvalitātes Vadības Sistēma

KSA Zināšanas, prasmes un spējas

LGS Latvijas Gaisa Satiksme

LVĢMC Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs

LARA Gaisa telpas elastīgas izmantošanas atbalsta rīks

 vietējai un reģionālai gaisa telpas pārvaldībai

MAB Dalībvalstu padomdevēju grupa

MK Ministru kabinets

NEFAB Ziemeļvalstu funkcionālais gaisa telpas bloks

NATO Ziemeļatlantijas Līguma organizācija

NCC Nekomerciālie gaisa pārvadājumiem

PBN Veiktspējas navigācijas

POA Produktu sertifikācijas organizācijas

PRISMIL Civilmilitārās gaisa telpas darbības efektivitātes mērīšanas

 atbalsta rīks

SARPs ICAO standarti un rekomendācijas

SAD Speciālo aviācijas darbu ekspluatanti

SM LR Satiksmes ministrija

SPI Lidojumu drošuma izpildes indikatori ielikt iekavas

SIL Nozīmīgo faktoru saraksts

SAFA/SACA Ārvalstu gaisa kuģu drošuma novērtēšana

SMS Drošības vadības sistēma

SPO Speciālie aviācijas darbi

SSP Valsts drošības programma

SVID Priekšrocību, trūkumu, iespēju un draudu analīze

SPAS Latvijas Valsts aviācijas drošuma plāns

USOAP ICAO Universālās drošības uzraudzības

 auditu programma

UPRT neparasta stāvokļa novēršanas un iziešanas no tā mācības

TEBS Dalībvalstu tehniskās konsultatīvās grupas

# Ievads

Valsts aģentūra "Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk –CAA) izstrādātā darbības stratēģija 2020.-2022. gada plānošanas ciklam, analizē gan esošo situāciju nozarē, gan nākotnes perspektīvu.

Saskaņā ar Publisko aģentūru likumu valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūras”direktors izstrādā valsts aģentūras darbības stratēģiju, paredzot noteiktā laika posmā sasniedzamos darbības rezultātus un šo rezultātu sasniegšanai prognozējamos resursus. Pamatojoties uz darbības stratēģiju, CAA izstrādā gadskārtējo darbības plānu, kurā nosaka gada laikā sasniedzamos rezultātusun šo rezultātu sasniegšanai nepieciešamos pasākumus. CAA struktūrvienības reizi gadā iesniedz atskaiti par darbības plāna izpildi par iepriekšējo gadu. Šī dokumenta galvenais uzdevums ir CAA darbības un attīstības stratēģiskā plānošana turpmākajiem trim gadiem. Stratēģijā formulēti CAA darbības uzdevumi , mērķi, virzieni un plānošanas cikla prioritātes. Analizēta darbības ārējā vide, to ietekmējošie faktori un mērķauditorijas. Stratēģijā katram CAA sniegtajam pakalpojumam raksturota esošā situācija, galvenie uzdevumi un gaidāmie darbības rezultāti.

# V/ A “Civilās aviācijas aģentūra” pilnvarojums, mērķi, funkcijas un uzdevumi

## Civilās aviācijas aģentūras pilnvarojums

 Saskaņā ar2012. gada 11. decembraMinistru kabineta noteikumiem Nr.842 "Valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" nolikums", CAA ir LR satiksmes ministra pārraudzībā esoša valsts pārvaldes iestāde. Ministrs aģentūras pārraudzību īsteno ar Satiksmes ministrijas starpniecību.

 CAA ir daļa no integrētās Eiropas civilās aviācijas drošības sistēmas un savā darbībā īsteno funkcijas, kas noteiktas Starptautiskās civilās aviācijas un Eiropas Savienības tiesību normās un likumā "[Par aviāciju](http://www.likumi.lv/doc.php?id=57659)". CAA ir Latvijas Republikas nozīmētā kompetentā institūcija par Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulas (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 un tās ES īstenošanas regulu ieviešanu Latvijā. Pamatregulas galvenais mērķis ir izveidot un uzturēt augstu vienveidīgu civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā. Viens no jaunās regulas pamatuzdevumiem ir uz riskiem un rezultātiem balstīta pieeja. Regula Eiropas Savienības līmenī ievieš jaunus vienotus drošuma noteikumus bezpilota aviācijas jomā, aviācijas kiberdrošībā un lidostu funkcionalitātē, papildus drošumam tās otrs galvenais uzdevums ir uzņēmējdarbības iespēju veicināšana aviācijas nozarē, akcents ir likts uz visiem aviācijas uzņēmumiem, sākot ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, gaisa telpas lietotāju līdz pat aviosabiedrību un lidostu efektivitātes palielināšanu. Civilās aviācijas aģentūras darbības galvenais uzdevums ir īstenot valsts politiku un pārvaldi Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbības drošības un drošuma jomā. CAA pamatdarbības sfēra kopš 2006. gada ir sertificēta un 2018. gadā pārsertificēta atbilstoši starptautiskajam standartam LVS EN ISO 9001:2015.

## CAA mērķauditorija (klienti)

Civilās aviācijas aģentūra ir apzinājusi tās darbībā ieinteresētās puses un zina, ko tās sagaida no CAA darbības. Tā kā CAA darbībā un tās rezultātos ir ieinteresētas dažādas personas un organizācijas, CAA darbības mērķis ir sabalansēt visu ieinteresēto pušu vajadzības.

1. tabula CAA darbībā ieinteresētās puses

|  |  |
| --- | --- |
| **Ieinteresētās puses** | **Sagaidāmais rezultāts no CAA** |
| Sabiedrība  | * drošs gaisa transports;
* minimāla nevēlamā aviācijas ietekme

 (troksnis, piesārņojums u.c.);* informētība un informācijas pieejamība.
 |
| ES institūcijas:Eiropas komisijaEiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA)Eirokontrole | * punktuāla normatīvo aktu izpilde (regulas,

 direktīvu savlaicīga ieviešana);* personāla kompetence;
* pietiekami resursi;
* aktīva līdzdalība;
* atklātība un darbības caurspīdība.
 |
| Satiksmes ministrija un valdība | * laicīgi un kompetenti priekšlikumi

 (normatīviem dokumentiem);* savlaicīga un kompakta informācija par

 stāvokli nozarē;* efektīva līdzekļu izmantošana;
* kompetence CAA darbībā;
* ieguldījums civilās aviācijas drošības un

 gaisa kuģu lidojuma drošuma nodrošināšanā;* Ministrijas noteikto mērķu sasniegšana.
 |
| Starptautiskās civilās aviācijas organizācija (ICAO) | * ieviesti standarti
* atšķirību no standarta prasībām paziņošana;
* USOAP mājas lapas aktuālās informācijas uzturēšana;
* rezolūciju izpilde;
* līdzdalība likumdošanas izstrādē;
* darba grupu, apmācību un semināru apmeklēšana.
 |
| NATO | * efektīva un koordinēta sadarbība.
 |
| Gaisa kuģu ekspluatanti un īpašnieki;Pašvaldības;Fiziskas un Juridiskas personas;Sabiedriskās organizācijas | * skaidri noteiktas prasības;
* konsultē vispirms principa ievērošana;
* atbilstības apstiprinājums (sertifikāti,

 apliecības, atļaujas utt.);* kompetenti CAA darbinieki;
* termiņu ievērošana;
* labvēlīga un objektīva attieksme.
 |

## Civilās aviācijas aģentūras funkcijas

Saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 11. decembra noteikumiem Nr.842 "Valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" nolikums CAA savā darbībā īsteno Latvijas Republikai saistošajās starptautiskajās un Eiropas Savienības tiesību normās un likumā "Par aviāciju" noteiktās funkcijas, kas sīkāk aprakstītas plānošanas dokumenta 3. sadaļa “CAA saistošie normatīvie akti un politikas plānošanas dokumenti.”



1. att. Civilās aviācijas sistēmas darbība

CAA galvenais mērķis ir nodrošināt aviācijas sistēmas drošības un drošuma uzraudzību, kas ir atspoguļots 1. attēlā. Visi esošie un potenciālie civilās aviācijas sistēmas dalībnieki ir atbildīgi par aviācijas drošību un drošumu ievērojot nacionālos, starptautiskos un Eiropas Savienības tiesību aktus. CAA īsteno valsts politiku un pārvaldi Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbību jomās, veicot civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzību.

## Civilās aviācijas aģentūras virsmērķis

Garantēt augstu civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni, nodrošinot ICAO un ES civilās aviācijas prasību ieviešanu un izpildi Latvijā. To panāk sertificējot un uzraugot aviācijas nozarē iesaistīto personālu un organizācijas un veicot atbilstošu atgadījumu ziņošanas sistēmas uzturēšanu un drošuma risku analīzes saskaņotu koordinēšanu.

###  Civilās aviācijas aģentūras apakšmērķi

* Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošums (safety),
* Civilās aviācijas drošība (security),
* Sertificēšanas un uzraudzības rezultātā sasniegt un uzturēt gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni, kurš nav zemāks kā parējās ES dalībvalstīs,
* Nodrošināt ICAO un Eiropas Savienības noteikto civilās aviācijas drošības prasību atbilstošu ieviešanu Latvijas Republikā cīņai pret nelikumīgu iejaukšanos civilās aviācijas darbībā.

##  Civilās aviācijas aģentūras uzdevumi

* aviācijas personāla sertificēšanu, uzraudzību un uzskaiti, civilās aviācijas personāla mācību kursu un organizāciju sertificēšanu un uzraudzību;
* gaisa kuģu lidotspējas uzraudzību, kā arī personu un uzņēmumu, kas iesaistīti gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanā, gaisa kuģu tehnikā apkopē, ražošanā un ekspluatācijā, sertifikāciju un uzraudzību;
* gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšanu un uzraudzību;
* noteikumu par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, pārvietojoties ar gaisa transportu, īstenošanas uzraudzību;
* lidlauku, to ekspluatantu, ekspluatācijas procedūru un drošības vadības sistēmas (turpmāk – SMS) sertifikāciju un uzraudzību, lidlauku plānošanas un projektēšanas uzraudzību, gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būves saskaņošana un šķēršļu kontroles uzraudzību;
* aeronavigācijas pakalpojumu un gaisa satiksmes pārvaldības sniedzēju uzņēmumu un tajā iesaistīto personu sertificēšanu un uzraudzību, mācību organizāciju sertifikāciju un uzraudzību, meklēšanas un glābšanas koordinācijas dienestu uzraudzību un aeronavigācijas datu ģenerētāju sertifikāciju un uzraudzību;
* civilās aviācijas drošības uzraudzību;
* aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas eksaminētāju apstiprināšanu un uzraudzību, aviācijas personāla veselības pārbaudes un apliecību izsniegšanu;
* normatīvo aktu projektu izstrādi civilās aviācijas drošības un drošuma jomās;
* gaisa kuģu radītā piesārņojuma atbilstības uzraudzība vides aizsardzības prasībām;
* lidojumu simulācijas trenažieru iekārtu (FSTD) sertificēšana un uzraudzība;
* bezpilota gaisa kuģu lidojumu drošuma uzraudzība;
* Latvijas Republikas interešu pārstāvības koordinācija Eiropas Savienības jautājumos un sadarbības ar starptautiskajām civilās aviācijas institūcijām koordinācija - saskaņā ar valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" kompetenci.

CAA uzdevumu apjoms mainās un palielinās līdz ar likumdošanas izmaiņām, kas aptver arvien plašāku prasību apjomu pateicoties tehnoloģiju attīstībai aviācijas jomā. Svarīgs uzdevums ir turpināt darboties Eiropas vienotās gaisa telpas attīstībā, ņemot vērā ICAO Globālā Aeronavigācijas plānā paredzētos tehnoloģiskos risinājumus, nodrošinot šajā plānā izvirzīto mērķu izpildi saskaņā ar Latvijas aeronavigācijas esošām un nākotnes spējām, un vajadzībām. Sinhronizēta un harmonizēta pāreja uz jauniem aviācijas sistēmu tehnoloģiskajiem risinājumiem būs kritiski svarīga, lai aviācijas industrija efektīvi nodrošinātu civilās aviācijas vides aizsardzības mērķu sasniegšanu, kapacitātes un efektivitātes pieaugumu saglabājot vai uzlabojot pašreizējo lidojumu drošumu. Arī turpmāk civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošumas un civilās aviācijas drošība būs gaisa transporta darbības būtiskākais pamatnosacījums, kura mērķi saskaņā ar ICAO Globālo Aviācijas drošuma plānu un Eiropas Plānu Aviācijas drošumam, Latvijai būs jāsasniedz nākamajos gados – kā piemēram, efektīvas valsts drošuma programmas un nacionālā aviācijas drošuma plāna izstrāde un uzturēšana, saskaņā ar ICAO standartiem un ES tiesību aktu prasībām.

### Analīze par CAA pieejamajiem resursiem

2. tabula CAA cilvēkresursu skaita mainība 2019.gadā

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Laika periods** | **Uz 01.01.2019.** | **Uz 31.12.2019.** |
| Darbinieku skaits aģentūrā | 67 | 68 |
| t.sk. sievietes | 27 | 30 |
| t.sk. vīrieši | 40 | 38 |

Informācija par darbinieku skaitu pa vecuma grupām uz 2019.gada 31.decembri ir apkopota 2.attēlā. Civilās aviācijas aģentūrā strādājošo vidējais vecums 2019.gada 31.decembrī bija 46,8 gadi.

2.att. CAA darbinieku skaits pa vecuma grupām

CAA ir pieejamas darbiniekiem darbam labiekārtotas telpas, apspriežu zāles un darba vietas ar attiecīgi aviācijai pielāgotām datorprogrāmām kā Doxlogix , kā arī darbs tiek turpināts pie digitalizācijas tai skaitā EMPIC sistēmas ieviešana CAA iekšienē saistībā ar audita moduli un personāla sertificēšanu un jaunu attālinātu iespēju apzināšanas gan iekšējām, gan ārējām vajadzībām, kas nodrošinātu nākotnē gan apmācību, gan sanākšmju organizēšanas iespējas pēc iespējas labākā kvalitātē. CAA ieņēmumu un izdevumu sadaļa ir iekļauta stratēģijas 6 nodaļā.

### 1.5.2 Veicot uzdevumus CAA ņem vērā sekojošus faktorus:

* Starptautiskās prasības;
* Eiropas regulu prasības;
* īstenošanas un atbilstības panākšanas (AMC, CS un GM) noteikumus;
* nozares vajadzības.

## CAA darbības SVID analīze

|  |  |
| --- | --- |
| Stiprās puses:* tieša sadarbība ar ES Komisiju un EASA likumdošanas izstrādē (Mab un Tebs darba grupu ietvaros),
* cieša sadarbība starp CAA daļām un citām institūcijām,
* darbinieku kompetence, kvalifikācija un pieredze, progresīva kvalifikācijas uzturēšanas sistēma darbiniekiem,
* pozitīva darba atmosfēra,
* progresīva vadība, sadarbība Eiropas un NORDICAO direktoru līmenī,
* svešvalodu zināšanas,
* pietiekamas CAA atpazīstamības nodrošināšana sabiedrībā (izbraukuma semināri skolās, dažādos pasākumos, televīzijā).
 | **Vājās puses:** * apzināts iekšējais risks, darbinieku trūkums, līdz ar ko funkcijas tiek deliģētas esošajiem darbiniekiem, kas var novest pie nespēja pildīt normatīvo aktu prasības atbilstošā kvalitātē,
* nepietiekams jauno speciālistu skaits, kas spētu nākotnē aizvietot esošos vecā gājuma speciālistus, lai nodrošinātu atbilstošu drošuma uzraudzību,
* jauniem darbiniekiem nepieciešams ilgāks periods, kas iekļauj sākotnejo apmācību un apmācību darbā, līdz tie var patstāvīgi veikt savas funkcijas,
* personāla skaita samazināšanās un mainība,
* lielas grūtības piesaistīt darbiniekus, no nozares, jo atpalicis atalgojums.
 |
| Iespējas:* iesaistīšanās ICAO darba grupās saistībā ar Ziemeļvalstu interešu pārstāvēšanu un virzīšanu,
* iesaistīšanas ES komisijas un EASA darba grupās,
* ārvalstu pieredzes izmantošana likumdošanas ieviešanas procesā un auditu veikšānā,
* CAA pakalpojumu informācijas nodrošināšanā - pastāvīgi pilnveidojot mājas lapu,
* informatīvu semināru rīkošana aviācijas industrijas pārstāvjiem par aktualitātēm un normatīvo aktu izmaiņām,
* pakalpojumu pieejamības nodrošināšana un uzturēšana Valsts pārvaldes pakalpojumu portālā Latvija. lv.
 | **Draudi:*** funkciju pārņemšana un atbildības sadale saistībā ar EASA atbildības sfēras paplašināšanu,
* paredzama aviācijas speciālistu nepietiekamība,
* iespējamas ES sankcijas pret valsti, ja darbinieku trūkuma dēļ neizdotos strikti ievērot normatīvo aktu prasības un procedūras,
* ierobežotas iespējas saukt pie administratīvās atbildības attiecībā uz standartu ievērošanu augsta gaisa kuģu lidojuma drošuma līmeņa uzturēšanai,
* kvalificētu speciālistu piesaistīšanas grūtības, personāla aizplūšana uz citām nozarēm,
* īstenotā valdības, darbinieku samazināšanas programma aģentūrā var radīt negatīvas sekas,
* Covid – 19 radīto seku ietekme.
 |

## Civilās aviācijas aģentūras vērtības

* Profesionālisms – būt profesionāliem, lai pildītu savus pienākumus augstā līmenī, izrādīt iniciatīvu;
* Izglītotība - nepārtraukta apmācība atbilstoši CAA treniņu politikai;
* Godīgums un ētiska rīcība – būt godprātīgiem, lai klienti un darbinieki varētu būt atklāti, tieši un droši;
* Taisnīgums – vienlīdzīga izpratne un godīga attieksme pret visiem klientiem un darbiniekiem;
* Darbošanās komandā – darboties saskaņotā komandā kopējo mērķu sasniegšanai;
* Koleģialitāte – lietišķas attiecības ar kolēģiem;
* Principialitāte - stingri noteikti principi un uzskatu ievērošana.

## Galvenie virzītājspēki un kritiskie veiksmes faktori

**Vides virzošie spēki**

CAA darbību virza sekojoši apstākļi:

* sabiedrības pieprasījums un valsts politika nodrošināt civilās

 aviācijas drošumu un drošību,

* gaisa pārvadājumu apjoma pieaugums,
* ES institūciju vēlme nodrošināt vienādu uzraudzības līmeni visās dalībvalstīs,
* nepieciešamība pilnveidot CAA darbību,
* globalizācijas procesu attīstība,
* vides prasību paaugstināšanās.

**Kritiskie veiksmes faktori**

CAA veiksmīgas pastāvēšanas un attīstības svarīgākie faktori:

* Satiksmes ministrijas atbalsts un sadarbība,
* darbinieku kompetence un kvalifikācija,
* atbilstoši likumdošanai uzturēta pārvaldības sistēma,
* sadarbība ar starptautiskām organizācijām nozares standartu izstrādāšanā

 un apstiprināšanā, kā arī darbinieku apmācības un pieredzes apmaiņā,

* pietiekams darba apjomam un specifikai atbilstošas kvalifikācijas

 darbinieku skaits,

* pietiekams un elastīgs finansiālais nodrošinājums,
* darbinieku motivācija,
* sadarbība ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem,
* stabila juridiskā bāze.

## Īstermiņa prioritātes

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulas (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 CAA, globālā merogā īstermiņa prioritātes ir panākt pastāvīgu drošuma un drošības uzlabojumu augošā aviācijas nozarē:

* Lai pastāvīgi uzlabotu civilās aviācijas drošumu Eiropas Savienībā un prognozētu jaunus drošuma riskus un pēc iespējas labāk izmantotu ierobežotos tehniskos resursus, ļoti svarīgi ir piemērot pārdomātus drošuma pārvaldības principus. Tāpēc jāizveido kopīga sistēma drošuma uzlabošanas darbību plānošanai un īstenošanai. ES līmenī ir izstrādāts Eiropas aviācijas drošuma plāns un Eiropas aviācijas drošuma programma. Katrai dalībvalstij, tai skaitā Latvijai, ir jāizstrādā valsts drošuma programma saskaņā ar Čikāgas konvencijas ICAO 19. pielikuma prasībām. Minētajai programmai jāpievieno plāns, kurā aprakstītas darbības, kas dalībvalstij jāveic, lai mazinātu identificētos drošuma riskus;
* Saskaņā ar Čikāgas konvencijas ICAO 19. pielikumu dalībvalstīm, tai skaitā arī Latvijai, attiecībā u z to atbildībā esošajām aviācijas darbībām ir jānodrošina pieņemams drošuma darbības līmenis. Eiropas aviācijas drošuma plānā dažādām aviācijas darbību kategorijām tiek noteikts drošuma darbības līmenis ES. Minētajam drošuma darbības līmenim jāizsaka Savienības un dalībvalstu nospraustie mērķi civilās aviācijas drošuma jomā;
* Eiropas līmenī tiek noteiktas pamatprasības, kas attiecas uz ziņošanu par drošuma atgadījumiem un uz to analīzi. Sīki izstrādātajiem noteikumiem, ko pieņems, lai nodrošinātu minēto pamatprasību vienveidīgu īstenošanu un atbilstību tām, ir jāsaskan ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Regulu (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK;
* Starptautiskajā līmenī ICAO 40. Asamblejas laikā, kas norisinājās laika posmā no 2019. gada 24.septembra līdz 4.oktobrimtika noteiktas prioritātes nākamajiem 3 gadiem starptautiskajā līmenī kā rezultātā tika izskatīti jautājumi par ICAO kompetencē esošām jomām kā aeronavigācija, gaisa kuģu lidojumu drošums, drošība t. sk. kiberdrošība, vides aizsardzība, ekonomikas veicināšanas jautājumi, juridiskie un administratīvie jautājumi, bet kā viens no visvairāk diskutētajiem jautājumiem bija klimata izmaiņas tajā skatiā Oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma starptautiskajai aviācijai (turpmāk CORSIA) jautājums. Diskusijās tika arī uzsvērta nepieciešamība pastiprināt ICAO darbu pie mērķu noteikšanas, tostarp ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošanu un ieviešanu ir daudzsološs veids, kā mazināt CO2 emisijas aviācijas nozarē. Četrdesmit četru ECAC valstu apņemšanās brīvprātīgi īstenot CORSIA ir nākamo trīs gadu plānošanas cikla viena no galvenajām prioritātēm.

Izrietošas no globālā meroga īstermiņa prioritātēm Latvijas mērogā risināmās prioritātes plānošanas cikla laikā būs:

1. Latvijas Valsts aviācijas drošuma plāna (SPAS) izstrāde un tā ieviešana un uzdevumu noteikšana. SPAS ir valsts aviācijas drošuma programmas sastāvdaļa, kurā valsts norāda galvenos drošuma riskus, kuri apdraud valsts civilās aviācijas drošuma sistēmu, un nosaka šo risku mazināšanai nepieciešamās darbības. SPAS ietver Eiropas Aviācijas drošuma plānā (EPAS) norādītos riskus un darbības, kas ir nozīmīgi Latvijas valstij. Ņemot vērā EPAS proaktīvo pieeju, lai veicinātu aviācijas turpmāku izaugsmi, vienlaikus nodrošinot augstu un viendabīgu drošuma līmeni visās dalībvalstīs, ļauj dalībvalstīm pareizā laikā veikt nepieciešamos pasākumus, lai veiktu dažādu veidu (drošuma, drošības, kapacitātes un vides) risku pārvaldību visā aviācijas sistēmā.

SPAS saskan ar Globālā aviācijas drošuma plāna (GASP) mērķiem un uzdevumiem, kas izstrādāti, lai uzlabotu aviācijas drošuma līmeni un sekmētu dalībvalstu drošuma pārvaldības spējas valsts drošuma programmas ietvaros. Nelaimes gadījumi Etiopijā un Krievijā atgādina par nepieciešamību rūpīgi plānot drošuma pasākumus tādās jomās kā pilotu apmācība, iekārtu projektēšana un gaisa kuģu ekspluatācijas procedūras.

1. Ieviest Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas Regula (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām un tājā paredzēto sistēmu izveidi, kā arī nodrošināt nepieciešamo sadarbība ar iesaistītajām pusēm. Ņemot vērā to, ka bezpilotu gaisa kuģu nozare strauji attīstās, līdz ar to būtiski palielinās arī riski civilās aviācijas drošumam un drošībai.
2. Darbības uzlabošanas shēma ir viens no Eiropas Savienības vienotās gaisa telpas (turpmāk-Single European Sky) ieviešanas instrumentiem. Tās mērķis ir nodrošināt Eiropas iedzīvotājiem labākus, efektīvākus un stabilākus gaisa satiksmes nosacījumus. Līdz ar to Latvijā ir jāsasniedz konkrēti mērķi lidojuma drošuma, kapacitātes, vides un izmaksu efektivitātes komponentē. Plānoto resursu ietvaros tiks nodrošināta efektīva Civilās aviācijas aģentūrai deleģēto funkciju īstenošana, aktīva līdzdalība NEFAB izveidotajās komitejās, darba grupās un kopējās aktivitātēs gaisa satiksmes sistēmas darbības uzlabošanā.
3. CAA kā uzraugošajai iestādei ir ir jāturpina ņemt dalība “VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” Vides trokšņa pārvaldības darba grupā” (turpmāk – darba grupa), kurā piedalās pārstāvji no lidostas Rīga, VAS “Latvijas gaisa satiksme”, AS “AirBaltic corporation”, Babītes novada, Mārupes novada, Rīgas pilsētas, Veselības inspekcijas, Valsts vides dienesta. Tā kā lidosta Rīga, nav vienīgais uzņēmums, kura darbība tieši ietekmē gaisa kuģu trokšņa iedarbību uz iedzīvotājiem, tad lidosta Rīga rīcības plāna trokšņa samazināšanai ir izveidota šī darba grupa, kura koordinē iesaistīto institūciju darbu gaisa kuģu radītā trokšņa ietekmes mazināšanai, izstrādā un izvērtē priekšlikumus gaisa kuģu trokšņa ietekmes samazināšanai lidostā “Rīga”, kā arī izstrādā un izvērtē priekšlikumus gaisa kuģu trokšņa pārvaldības uzlabošanai, tai skaitā izstrādā priekšlikumus normatīvo aktu pilnveidošanai. Darba grupas darba rezultātā 2018.gada nogalē lidosta Rīga valde apstiprināja lidostas Rīga trokšņa samazināšanas rīcības plānu 2019. – 2024.gadam. Savukārt, 2019.gadā darba grupai tika izveidota aviācijas nozares apakšgrupa, kura veic rīcības plānā trokšņa samazināšanai noteikto jautājumus, padziļinātu datu analīzi un kurā dalību ņem arī Civilās aviācijas aģentūra.
4. CAA savas kompetences ietvaros plānošanas cikla ietvaros būs jārisina ETS/CORSIA mehānisma īstenošanai nepieciešamie pasākumi. CAA abus GK operatorus, A/S AirBaltic Corporation un SIA SmartLynx, ir informējusi par 2019. gada iesniedzamajiem dokumentiem, t.i., gan “tradicionāli” sniedzamajiem emisiju ziņojumiem, gan par papildus jauno ETS/CORSIA monitoringa plānu. 2019. gada jaunums gan CAA, gan GK operatoriem ir DECLARE sistēmas izmantošana, t.i., plānu/ziņojumu iesniegšana un apstiprināšana, izmantojot Eiropas Komisijas izveidoto un uzturēto vienoto Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas informācijas apmaiņas sistēmu "DECLARE". Tādējādi, LV pāriet uz elektronisku dokumentācijas iesniegšanas un apstiprināšanas kārtību.
5. Turpināt programmas īstenot ICAO prioritāti “Neviena valsts neatpaliek” (“*No country left behind*” - NCLB) iniciatīvas veicināšanu. Pastāvīgi uzlabot savas valsts civilās aviācijas sistēmu, veiksmīgi un efektīvi ieviešot ICAO standartus un ieteicamo praksi (SARPs). NCLB programmas ietvaros tiek uzsvērta starptautiskās sadarbības nepieciešamība, tādā veidā veicinot aviācijas transporta attīstību visos pasaules reģionos.
6. Pasaules aviācijas sistēma ir ļoti sarežģīta, tā sastāv no informācijas un komunikāciju tehnoloģijām, līdz ar to viena no CAA prioritātēm plānošanas ciklā ir kiberdrošība, CAA ir jānosaka iespējamos  kiberuzbrukumu riskus  un draudus civilajai aviācijai, kā arī sekas, kas iespējamo incidentu rezultātā, plānošanas periādā jānosaka pienākumus aviācijas nozarei  attiecībā uz kiberdrošības civilajā aviācijā.

Īstermiņa prioritātes CAA iekšējās darbības un procesu uzlabošanā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulas (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ir plānotas sekojošas :

* Tiek izvērtētas un nodrošinātas pamatregulas prasību ieviešana daļu darbībā un civilās aviācijas nozarē, atbilstoši CAA uzdevumiem un kompetencei;
* Patstāvīgai tiek izvērtētas un nodrošinātas pamatregulas prasību 62. panta izpildes pasākumu organizēšana un veikšana: attiecībā uz daļu veicamām funkcijām, darbinieku pienācīgu un atbilstošu kvalifikācijas un darba pieredzes nodrošināšanu;
* Plānots izstrādāt CAA struktūrvienību un attiecīgi inspektoru nepieciešamās kvalifikācijas iegūšanas un uzturēšanas modeļus;
* Tiek plānota 63. panta izpildes pasākumu organizēšana, lai piedalītos un nodrošinātu EASA iniciētā mehānisma izveidē, kas ļauj brīvprātīgi apvienot un koplietot starp dalībvalstīm tādu inspektoru un citu ekspertu resursus, kuru pieredze ir atbilstoša sertifikācijas un uzraudzības uzdevumu veikšanai, saskaņā ar šo regulu;
* Tiek plānota 72 . panta izpildes pasākumu organizēšana un veikšana, kompetentā iestāde apmainās ar visu informāciju, kas tām pieejama šīs regulas un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu piemērošanas kontekstā un, kas ir svarīga citām personām šajā regulā noteikto uzdevumu izpildes nolūkā. Kā arī izveido procedūras, lai veiktu nepieciešamās informācijas apmaiņu ar citām kompetentajām iestādēm un sniegtu tām palīdzību, tostarp saistībā ar visiem atzinumiem un papildu darbībām, kas veiktas to personu un organizāciju uzraudzības rezultātā, kuras darbojas vienas dalībvalsts teritorijā, bet kuras ir sertificējusi citas dalībvalsts kompetentā iestāde vai EASA;
* Tiek plānota 74 . panta izpildes pasākumu organizēšana un nodrošināšana ņemot vētā 2019. gadā izveidotā EASA Repozitorija ieviešanu, veicamo darbību apgūšana un operēšana kurā iekļauta informācija, kas vajadzīga, lai nodrošinātu CAA efektīvu sadarbību visās jomā ar EASA un citām Kompetentām iestādēm ar nolūku īstenot ar sertifikāciju, uzraudzību un izpildi saistītos uzdevumus, kas tām noteikti saskaņā pamatregulas un tās īstenošanas noteikumu prasībām;
* Valsts drošības programmas uzturēšanas un Valsts drošības programmas ietvarā izstrādātā SPAS pilnveidošana saskaņā ar pamatregulas 77. pantu. Attiecībā uz valsts uzraudzības sistēmu un procesiem izveidot drošuma rādītājus (SPI) un “sākotnējās darbības rādītājus”, lai uzraudzītu sistēmas atbilstību šiem sākotnējiem rezultātiem, lai novērtētu sasniegto rezultātu efektivitāti, t.i., efektīvu Valsts drošuma programmas (SSP) un efektīvu drošuma pārvaldības sistēmas (SMS) ieviešanu aviācijas jomas praktisko pārbaužu procesā;
* Atbilstoši Latvijas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma prgrammai un SPAS, izvērtēt apstiprinātu un deklarēto drošības vadības sistēmas ieviešanu un nodrošināt tās uzraudzību;
* CAA līmenī izveidot sistēmu un nodrošināt efektīvu darbību sistēmai, kas aptver mācību organizāciju, gaisa kuģu ekspluatantu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju u.t.t. atbilstības uzraudzības un drošuma pārvaldības rezultātā atklāto neatbilstību pārskatāmu reģistrēšanu un neatbilstību kompleksu vispusēju izvērtēšanu ( ņemot vērā visu CAA struktūrvienību pēc piekritības vērtējuma rezultātus ). Efektīvu pasākumu izstrādi nozares uzņēmumu un organizāciju atbilstības piemērojamām prasībām panākšanai;
* digitalizācija tai skaitā EMPIC sistēmas pilnīga ieviešana CAA iekšienē saistībā ar audita moduli un personāla sertificēšanu;

# Nozīmīgo civilās aviācijas riska faktoru apzināšanas kārtība Latvijā

Saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 3. novembra noteikumiem Nr.634 "Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā" Civilās aviācijas aģentūrā ir izveidota atgadījumu ziņošanas sistēma. Visi ziņotie atgadījumi tiek reģistrēti Eiropas Koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmā (turpmāk – ECCAIRS) datu bāzē. Eiropas Komisijas Apvienotā pētījumu centra ECCAIRS datu bāze CAA tiek uzturēta kopš 2006. gada. Tā pastāvīgi tiek pilnveidota un tajā ir reģistrēti gan brīvprātīgi, gan obligāti ziņojumu atgadījumi: incidenti, nopietni incidenti un aviācijas nelaimes gadījumi. CAA integrē civilās aviācijas atgadījumu informāciju Eiropas Centrālajā Repozitorijā kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Regulā (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007. Ziņojumu apstrāde un analīze tiek uzraudzīta no EASA puses ņemot vērā augstāk minētās regulas prasības sākot no 2018. gada, kas palīdz Eiropas Savienības dalībvalstīm vienveidīgi pilnveidot darba metodes, ņemot vērā ne tikai savu pieredzi un audita rezultātus, bet arī citu dalībvalstu pieredzi. Latvijas CAA ir ieguldījusi lielu darbu, lai pilnveidotu šo procesu 2019. gadā, gatavojoties EASA uzraudzības auditam, ko apstiprina arī audita rezultāti, kas ir virs vidējā salīdzinot ar citām ES dalībvalstīm kā arī ECCAIRS sistēmas izpildes nodrošinājums un datu analīze tika demonstrēta atbilstoši augstā līmenī.

Latvijā tiek izveidots nozīmīgo riska faktoru saraksts (turpmākā– SIL saraksts), kas atspoguļots 2. tabulā, lai pievērstu pastiprinātu uzmanību tiem atgadījumiem, kuri atkārtojas un var būt bīstami. SIL saraksts tiek sastādīts, ņemot vērā informāciju no sekojošiem avotiem:

 - obligātā ziņošanas sistēma,

- brīvprātīgā ziņošanas sistēma,

- inspekcijas un auditi,

- uz riskiem balstīti uzraudzība,

- lidojumu datu analīze,

- rekomendācijas no aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu

 izmeklēšanas (TNGIIB un citu valstu izmeklēšanas biroji) ziņojumiem,

 - EASA drošuma direktīvas,

- u.c. avoti.

Civilās aviācijas aģentūra analizē faktorus un veic darbības, lai paaugstinātu civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni. SIL saraksts ir dinamisks, jo tiek pārskatīts reizi gadā un papildināts ar augsta riska faktoriem, kā arī tiek dzēsti faktori, kuru risks (varbūtības un smaguma attiecība) ir samazinājies. Latvijā šis saraksts tiek veidots, izmantojot visu iepriekšējo gadu statistiku, jo vairāku gadu statistika dod iespēju precīzāk identificēt riskus salīdzinoši mazās lidojumu intensitātes dēļ. Sarakstā tiek iekļauti riska faktori, analizējot Pasaules un Eiropas tendences civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma jomā. Paralēli izvērtējot situāciju Latvijā 2017. gada un 2018. gada saraksts ir papildināts ar tādiem riska faktoriem, ko var radīt bīstamo kravu pārvadāšana t.i. 5 % no pārvadāto kravu kopskaita, ņemot vērā to kravu skaits katru gadu pieaug 2017. gadā tas bija 16 421(t) un 2018. gadā 17 768(t) pieaugums ir 10.4% salīdzinot 2016. gadu ar 2017. gadu pieaugums bija 29,2% un otrs riska faktors - pagarināts gaisa kuģu apkalpes darba laiks/ apkalpes nogurums ir aktuāls ne tikai Latvijā, bet visā pasaulē, tas tiek kontrolēts no CAA puses, kā gaisa kuģu ekspluatanti ievēro un fiksē gaisa kuģu apkalpes darba laikus. SIL saraksta pozīcijas ir sakārtotas no nozīmīgākā apdraudējuma virzienā uz leju.

ECCAIRS datu bāzē iekļautā informācija kalpo vienīgi gaisa kuģu lidojumu drošuma analīzei un statistikai. CAA neizpauž to personu datus, kas ziņojušas par atgadījumu vai bijušas tajā iesaistītas, ja vien tas nav noteikts normatīvo aktu prasībās vai iesaistītā persona ir autorizējusi informācijas izpaušanu.

Mērķis ir panākt spēcīgu atgadījumu ziņošanas sistēmas izveidi, kas sniedz pēc iespējas pilnīgu informāciju par esošo gaisa kuģu lidojumu drošuma situāciju Latvijas civilajā aviācijā, gadu gaitā CAA sertificētās organizācijas ir izveidojušas atbilstošu ziņošanas un drošuma analīzes sistēmu, bet liels darbs ir darāms nākotnē no CAA puses saistībā ar mazajām organizācijām, kas deklarē savu darbību, lai nodefinētu atbilstošu ziņošanas sistēmas prasības un mazās organizācijas spētu to izpildīt un atbilstoši ziņot.

3. tabula 2019.gada Latvijas nozīmīgo riska faktoru saraksts

|  |  |
| --- | --- |
| **Sfēra** | **Nozīmīgais faktors** |
| Komercaviācija: | - cilvēka kļūdas (cilvēka faktors) gaisa kuģu ekspluatācijas jomā (nenostabilizētas pieejas ar tām sekojošu nosēšanos u.c.);- apkalpes sadarbība ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju;- cilvēka kļūdas (cilvēka faktors) tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijās;- bīstamo kravu pārvadāšana;- pagarināts gaisa kuģu apkalpes darba laiks/ apkalpes nogurums. |
| Speciālie aviācijas darbi | - zema ziņošanas kultūra |
| Vispārējās nozīmes aviācija: | - nesankcionēta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā;- kontroles zaudēšana lidojuma laikā (LOC-I);- zema ziņošanas kultūra;- zemi lidojumi; - lidojumi ar nereģistrētiem gaisa kuģiem un lidojumi bez atbilstošas apliecības. |
| Aeronavigācijas dienesti: | - gaisa kuģu distancēšanas nodrošināšana. |
| Lidostas un zemes dienesti: | - putnu kontrole;- zemes dienestu transporta līdzekļu izraisītie bojājumi gaisa kuģiem. |
| Jaunie problēmjautājumi | Moderno tehnoloģiju radītie apdraudējumi:- spēcīgu lāzeru vēršana pret gaisa kuģiem;- bezpilotu gaisa kuģu bezatbildīga lietošana; -  kiberdrošība.Citi: agresīvu pasažieru radītie apdraudējumi |

Šīs tabulas analīzes mērķis ir sniegt iesaistītajām pusēm drošuma informāciju par nozīmīgākajiem un biežāk sastopamajiem apdraudējumiem, kā arī tendencēm, bet lai to nodrošinātu, CAA ir nepieciešama:

* attīstīta atgadījumu ziņošanas sistēma / informācija,
* vienošanās ar atsevišķiem pakalpojumu sniedzējiem par sasniedzamā informācijas kvalitāti,
* gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeņa indikatoriem un šo

 indikatoru uzraudzību,

* risku novērtējumu un to mazinošu pasākumu uzraudzība,
* gaisa kuģu lidojumu drošuma veicināšana,
* tostarp Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu

 drošuma statistikas atspoguļojums ikgadējā lidojumu drošības pārskatā, kā

 arī drošuma informācijas izplatīšana, apmācība un semināru rīkošana

 pēc nepieciešamības.

* taisnīguma kultūras (just culture) principu izpratne un ievērošana,
* plānoto normatīvo aktu grozījumu atgadījumu ziņošanas jomā,
* uzraudzība un savlaicīga šo normatīvo aktu piemērošana Latvijas Republikā

 Ziņošanas kultūras pilnveidošana ir laikietilpīgs un nepārtraukts process, kas balstīts uz savstarpēju uzticēšanos un taisnīguma kultūras (just culture) principiem.

2018. gadā Latvijas CAA ECCAIRS datu bāzē ievietoti ziņojumi par 1028 atgadījumiem. Salīdzinoši 2017. gadā – 865, bet 2016. gadā tika reģistrēti 722 atgadījumi. Visbiežāk tiek ziņots par bīstamo kravu pārvadāšanu, sadursmēm ar putniem, darba laika pagarinājumiem un ar gaisa kuģa vadīšanu saistītiem atgadījumiem.

Uzlabojoties ziņošanas kultūrai, kas ir attēlota 2. attēlā, pieaudzis arī brīvprātīgo ziņojumu skaits. Aviācijā strādājošie apzinās, ka ar ziņošanu var uzlabot kopējo drošuma līmeni, jo pēc ziņojumu analīzes CAA var pievērst uzmanību tām lietām, kas var pasliktināt drošuma līmeni. Vienlaikus jānorāda, ka būtiski pieaug arī lidojumu skaits, kas noved pie tā, ka palielinājies ziņojumu skaits par atgadījumiem. 2019. gada pirmajos sešos mēnešos Latvijas starptautiskajās lidostās kopumā apkalpoti 3 563 189 pasažieri un 43 155 lidojumi salīdzinājumā ar 3 251 023 pasažieriem un 40 117 lidojumiem 2018. gadā šajā pašā laika posmā. Vienlaikus starptautiskajā lidostā “Liepāja” par 16 reizēm pieaudzis apkalpoto lidojumu skaits. Pērn sešos mēnešos lidosta apkalpoja 100 lidojumus, bet šogad – jau 1605. Straujā apkalpoto lidojumu skaita pieauguma pamatā ir Liepājā izveidotā "airBaltic" pilotu akadēmija, kas uz no šīs lidostas veic savus treniņlidojumus. Jāuzsver, ka pieaugošais ziņojumu skaits neliecina par drošuma līmeņa pazemināšanos, jo liela daļa ziņojumu saistīti ar tādiem atgadījumiem, kas nerada būtiskus riskus lidojuma drošumam, tomēr tam ir jāpievērš uzmanība un jādomā, kā šādus riskus novērst nākotnē. Kā arī aktuāls jautājums ir, lai ziņotāji netiktu sodīti par to, ka ir ziņojuši. CAA 2017. un 2018. gadā organizēja taisnīguma kultūras seminārus sadarbībā ar prokuratūru un policiju, ar mērķi nākotnē pārskatīt sodīšanas normas, lai veicinātu atgadījumu ziņošanu, kas arī šī plānošanas cikla laikā būs aktuāls jautājums pie kā tiks strādāts.



3. att. Statistika – atgadījumu ziņošanai

# CAA saistošie normatīvie akti un politikas plānošanas dokumenti

## CAA profesionālā darbība ir saistīta ar:

1. Latvijas valsts likumdošana aviācijas jomā ir balstīta uz ICAO starptautiskajiem standartiem un rekomendēto praksi, kas ietverti 1944.gada 7. decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (turpmāk- konvencija) 19 pielikumos. Pastāvošās valsts tiesību aktu atšķirības no ICAO standartiem, ieteicamās prakses un procedūrām publiski pieejamas Latvijas Aeronavigācijas informācijas publikācijā (AIP) tīmekļa vietnē https://ais.lgs.lv/eAIPfiles/2019\_005\_18-JUL-2019-Corrigenda/data/2019-07-18-AIRAC/html/index.html
* 1. pielikums Aviācijas personāla licencēšana
* 2. pielikums Lidojumu noteikumi
* 3. pielikums Starptautiskās aeronavigācijas meteoroloģiskie pakalpojumi
* 4. pielikums Aeronavigācijas kartes
* 5. pielikums Lietotās mērvienības sakaru „gaiss-zeme” darbībās
* 6. pielikums Gaisa kuģu ekspluatācija
* 7. pielikums Gaisa kuģu nacionalitāte un reģistrācijas zīmes
* 8. pielikums Gaisa kuģu lidojuma derīgums
* 9. pielikums Formalitāšu vienkāršošana
* 10. pielikums Aeronavigācijas sakari
* 11. pielikums Gaisa satiksmes pakalpojumi
* 12. pielikums Glābšanas un meklēšanas darbi
* 14. pielikums Lidlauki
* 15. pielikums Aeronavigācijas informācijas pakalpojumi
* 16. pielikums Vides aizsardzība
* 17. pielikums Drošība
* 18. pielikums Bīstamo kravu droša transportēšana
* 19.pielikums Drošuma pārvaldība
1. Pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulas (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 un tās īstenošanas noteikumiem 3. tabulā ir atspoguļotas normatīvo aktu prasības, ko regulē un uzrauga vai nākotnē regulēs un uzraudzīs Eiropas Savienība.
2. 1994. gada 5. oktobrī pieņemtais likums “Par aviāciju”, kurš stājās spēkā 1994. gada 3. novembrī. Lidojuma drošības un drošuma prasības un deliģējumi, kas piemērojamas civilajai aviācijai Latvijas Republikas teritorijā un nav noteiktas Eiropas Savienības aviāciju regulējošos normatīvajos aktos, ir iekļautas likumā „Par aviāciju.”.
3. Ministru kabineta noteikumi, kas tiek izdoti uz likuma „ Par aviāciju” pamata.
4. CAA iekšējie normatīvie dokumenti un procedūras.

4. tabula Normatīvo aktu prasības, ko regulē vai nākotnē regulēs Eiropas Savienība

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Uzdevumi** | **Likumdošana** | **Izpildvara** | **Uzraudzība** |
| Sākotnējais lidojumderīgums.(Produktu sertifikācija, visa) | EC/EASA | EASA | - |
| Sākotnējais lidojumderīgums organizācijās (DOA, visi) | EC/EASA | EASA | - |
| Sākotnējais lidojumderīgums organizācijās (POA, ES / ne-ES) | EC/EASA | NAA/EASA | EASA |
| Sākotnējais lidojumderīgums (Aircraft CofA, CofN) | EC/EASA | NAA | EASA |
| Turpmākais lidojumderīgums organizācijās (EU/non-EU) | EC/EASA | NAA/EASA | EASA |
| Tehniskās apkopes licences | EC/EASA | NAA | EASA |
| Mācību organizācijas/medicīna organizācijas (EU/non-EU) | EC/EASA | NAA/EASA | EASA |
| Pilotu apliecības | EC/EASA | NAA | EASA |
| Gaisa kuģu ekspluatācija (EU/non-EU) | EC/EASA | NAA/EASA | EASA |
| Lidlauki | EC/EASA | NAA/EASA | EASA |
| ATM/ANS (EU/non-EU) (1)Piemērojama no 2020. gada 1. janvāra | EC/EASA | NAA/EASA | EASA |
| Bezpilota gaisa kuģiPiemērojama no 2020. gada 1. jūlija | EC/EASA | NAA/EASA | EASA |
| Kiberdrošība (2), Šie noteikumi attiecas uz kompetentajām iestādēm un organizācijām visās aviācijas jomās (t. i., projektēšana, ražošana, lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldība, tehniskā apkope, gaisa kuģa ekspluatācija, gaisa kuģa apkalpe, gaisa satiksmes ārvaldība/aeronavigācijas pakalpojumi (ATM/ANS) un lidlauki). | EC/EASA | NAA/EASA | EASA |

 *3. tabulas piezīmes*: (1) stājusies spēkā ES īstenošanas regula, piem,(2) projekts – ES īstenošanas regulās paredzēti grozījumi.

Eiropas Savienībā notiek funkciju sadale starp dalībvalstīm un Eiropas institūcijām. Pašlaik Eiropas Savienība ir pārņēmusi daļu no normatīvo aktu izstrādes funkcijām tādās jomās kā lidotspēja, gaisa kuģu ekspluatācija, lidostu un personāla sertifikācija, gaisa satiksmes vadību un lidlauku ekspluatācija, kā jauns izaicinājums ir bezpilotu gaisa kuģu un kiberdrošības regulējums, kas ir aktuāls visā pasaulē attīstoties tehnoloģijām un to plašajam pielietojumam spektram. Ņemot vērā šo faktu, Latvijai ir jānodrošina šo normatīvo aktu izpilde un uzraudzība, kas ir detalizētāk atspoguļota darbības stratēģijas 2020.-2022. gada plānošanas cikla 4.nodaļā caur sniegto pakalpojumu prizmu ņemot vērā to attīstību, ieviešanu un pieejamības nodrošināšanu, kā arī aktīvi jāpiedalās likumdošanas izstrādes gaitā Eiropas līmenī un t.sk. arī Ministru kabineta noteikumu pārskatīšanā un saskaņošanā ar Eiropas Savienības regulu prasībām. Pašreiz CAA atbilstoši savai kompetencei un sadarbībā ar Satiksmes ministriju nodrošina ekspertīzi šādiem ES Padomes Aviācijas darba grupā izskatāmajiem jautājumiem:

1. Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas Vienotās gaisa telpas ieviešanu (SES jaunā pakotne);
2. Patlaban nogaidīšanas režīmā, paredzams, ka aktualizēsies pēc BREXIT, tiek organizēti dažādi formāti, lai apzinātu dalībvalstu un citu iesaistīto personu viedokļus un sagatavotos jautājuma virzībai tiesību akta formā;
3. EU viedokļa formulēšana par ICAO līmenī izskatāmajiem jautājumiem;
4. Tiesību aktu projekti, kas saistīti ar aviācijas nozares un vides aizsardzības prasībām, galvenokārt - emisijām (ETS, troksnis, u.c.);
5. kā arī nodrošinās ekspertīzi citiem aktuālajiem jautājumiem, ciktāl tie CAA kompetencē.

2015. gadā EASA tika izveidotas divas konsultatīvās padomes - dalībvalstu padomdevēju grupa (turpmāk – MAB) un dalībvalstu tehniskās konsultatīvās grupas (turpmāk – TeBs), lai EASA likumdošanas izstrādes procesā nodrošinātu konsultācijas iespējas ar ieinteresētajām pusēm un valsts uzraudzības iestādēm par visiem izstrādes procesa aspektiem. MAB un TeBs veido pārstāvji no Eiropas dalībvalstu civilās aviācijas kompetentajām iestādēm, kas atbild par pamatregulas un tās ES īstenošanas regulu īstenošanu. MAB sniedz konsultācijas par stratēģiskiem noteikumu izstrādes jautājumiem, savukārt septiņas TeBs grupas risina un sniedz ieguldījumu specifiskos jautājumos, kā:

* gaisa kuģu ekspluatācija;
* gaisa kuģu lidojumu derīgums;
* gaisa kuģu tehniskā apkope;
* lidlauku ekspluatācija un drošība;
* aviācijas personāls;
* aeronavigācijas pakalpojumi;
* drošuma pārvaldība.

Šo darba grupu izveide CAA sniedz iespēju piedalīties sākotnējā Eiropas aviācijas jomas likumdošanas izstrādes procesā, kas ir nozīmīgs darbs pārstāvot gan Latvijas intereses, gan dod iespēju izprast kopīgo Eiropas nostāju un sniedz iespēju risināt jautājumus skatoties vienā virzienā.

EASA likumdošanas izstrādes un gaisa kuģu lidojumu drošuma veicināšanas programmas un tostarp Eiropas aviācijas drošības plānā (EPAS) 2020. –2024. gadam programmas ietvaros EASA izstrādāja kodolīgas stratēģiskās prioritātes gaisa kuģu lidojumu drošuma un vides programmām, pamatojoties uz Eiropas Komisijas aviācijas stratēģiju un EASA stratēģisko plānu.

4. att. EASA stratēģiskās prioritātes drošības un vides programmām

# CAA sniegtie pakalpojumi to attīstība, ieviešana un pieejamības nodrošināšana

## Gaisa kuģu lidojumu derīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības jomas

Lidotspējas jomā stratēģijas izstrādāšana ir pilnībā deleģēta Eiropas Savienības institūcijām, nacionālās iestādes pilda tikai izpildorgāna funkcijas, t.i., realizē likumdošanas aktos noteiktās prasības. Stratēģiskās izmaiņu vadlīnijas ir noteiktas EASA likumdošanas programmā 2017. – 2021. gadam. Šo programmu izstrādā EASA, kopīgi ar Eiropas Komisiju, tā tiek apstiprināta EASA vadības padomē, kurā darbojas dalībvalstu valdību nozīmētie pārstāvji.

Nelielu skaitu, galvenokārt ultravieglo un amatierbūves, gaisa kuģu lidotspēju un tās uzturēšanu regulē Ministru kabineta 2006. gada 15. augusta noteikumi Nr. 661 “Kārtība, kādā veicama civilās aviācijas gaisa kuģa būvēšana un pārbūvēšana, atsevišķu gaisa kuģa daļu, ierīču un palīgierīču izgatavošana un gaisa kuģa tehniskā apkope (remonts)” un Ministru kabineta 2006. gada 11. jūlija noteikumi Nr.573 “Noteikumi par gaisa kuģa atzīšanu par derīgu lidojumiem”.

Gaisa kuģu tehnisko apkopi un lidotspējas uzturēšanu nevar uztvert kā atsevišķu nozari, jo tā ir daļa no gaisa kuģu ekspluatācijas, tādēļ tās attīstības tendences ir atkarīgas no kopējām aviācijas attīstības tendencēm. Tā kā tehniskā apkope un lidotspējas uzturēšana tiek uzskatīti par izdevumiem, tādēļ to attīstība atsevišķi, bez visas nozares attīstības nav praktiski ne iespējama, ne lietderīga.

Gaisa kuģu lidojumu derīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības jomā CAA galvenie uzdevumi ir gaisa kuģu reģistrācija, izslēgšana no reģistra, izmaiņu veikšana reģistrā, gaisa kuģu lidotspējas uzraudzība, kā arī personu un apmācību organizāciju, kas iesaistīti gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanā un gaisa kuģu tehniskajā apkopē, ražošanā un ekspluatācijā, sertifikācija un uzraudzība.

LR civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā uz 2018. gada 1. janvāri bija reģistrēti 298 gaisa kuģi. Pēdējo gadu laikā ir vērojama zināma stabilitāte reģistrēto gaisa kuģu skaitā. Nav paredzamas būtiskas izmaiņas. Pilnveidojoties gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas programmai, pieaugs tieši ar lidojumu drošību saistīto aktivitāšu apjoms. Neliels pieaugums var būt saistīts ar jaunu gaisa kuģu tipa ieviešanu A/S “Air Baltic Corporation” flotē, taču to zināmā mērā kompensēs novecojušo Boeing 737 gaisa kuģu izslēgšana no gaisa kuģu reģistra. Informācija par reģistrētajiem gaisa kuģiem ir atspoguļota 4.1. tabulā. Gaisa kuģu reģistrs ir publicēts CAA interneta mājas lapā.

Ir ieviesta gaisa kuģu lidojumderīguma apsekošanas programma atbilstoši Eiropas Komisijas 2014. gada 26. novembra Regulai (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu , kas paredz reģistrā esošo gaisa kuģu un to dokumentācijas detalizētu pārbaudi, ka arī perona inspekcijas, lai kontrolētu lidotspējas uzturēšanas noteikumu izpildi. Inspekciju gaitā atklātajām neatbilstībām tiek veikts riska novērtējums un cēloņu analīze, kas ļauj atrast un novērst vājās vietas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma jomā.

Pieaugot aviācijas aktivitātēm kopumā, attiecīgi pieaug arī nepieciešamība pēc gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidotspējas uzturēšanas aktivitātēm.

Strauji pieaug komerciālā gaisa transporta aktivitātes Latvijā uz šo brīdi. Tas galvenokārt saistīts ar aviokompāniju A/S Air Baltic un SIA Smart Lynx airlines aktivitāšu pieaugumu. A/S Air Baltic tuvākajā laikā sāk plānot attīstīt bāzes tehnisko apkopi Airbus 220 tipa lidmašīnām. Tas ir pirmo reizi kompānijas vēsturē un prasīs lielus ieguldījumus gan kompānijai, gan arī CAA kā uzraugošajai organizāzijai. Arī SIA Smart Lynx airlines plāno atjaunot savu tehniskās apkopes organizāciju, iekļaujot tajā vairākas līnijas stacijas.

Vislielākās izmaiņas gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidotspējas uzturēšanas jomā skars vispārējas nozīmes aviāciju, kas saistītas ar kardinālām izmaiņām Eiropas Komisijas 2014. gada 26. novembra Regulā 1321/2014, kas izstrādātas ņemot vērā proporcionalitātes principu, lai ņemot vērā riska izvērtējumu, atvieglotu prasības vispārējās nozīmes aviācijai, lai netiktu radīts papildus slogs, piemērojot nepamatoti augstas prasības. Kaut arī pašas prasības tiek atvieglotas, mainās kopējā pieeja lidotspējas uzturēšanai, kas saistītas ar Jauna tipa organizāciju- Kombinētās lidojumderīguma organizācijas koncepta ieviešanu, kas apkopos gan tehniskās apkopes, gan lidojumderīguma uzturēšanas aktivitātes vienā organizācijā, kas īpašniekiem un operatoriem radīs vienkāršotu pieeju, jo visus pakalpojumus varēs saņemt vienā vietā. Tāpat arī atsevišķas Part ML sadaļas ieviešana radīs papildus neskaidrības, kuru novēršanai būs nepieciešams izskaidrojošs darbs.

Lai pilnveidotu gaisa kuģu lidojumderīguma un tā uzturēšanas sistēmas, Eiropas Savienībā, ar aktīvu Latvijas pārstāvju piedalīšanos, noris darbs pie normatīvo dokumentu pilnveidošanas. Turpmākajā periodā tiek plānotas izmaiņas normatīvajos dokumentos, kas attiecas uz lidojumu drošības pārvaldības sistēmas (SMS) ieviešanu lidojumderīguma jomās. 2020. gadā ir paredzēts ieviest SMS lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijās, izveidots jauns likumdošanas uzdevums attiecībā uz tehniskās apkopes un tehniskās apkopes personāla mācību organizācijām.

Nozares attīstībai problēmas var radīt nepietiekošs darbinieku skaits, kā dēļ jau šobrīd nākas izmantot darbaspēku no citām valstīm. Problēmas turpina radīt arī bijušajā PSRS sistēmā izgatavotu gaisa kuģu ekspluatācija un lidojumderīguma uzturēšana. Lai gan Eiropas Savienībā likumdošana iet prasību atvieglošanas virzienā vispārējās nozīmes aviācijas, taču tas notiek ciešā sadarbībā ar gaisa kuģu izgatavotājiem. Diemžēl bijušajā PSRS sistēmā ražotu gaisa kuģu izgatavotāji nespēj piemēroties jaunajām tendencēm, un, ņemot vērā, ka atbilstoši ICAO Konvencijas principiem, gaisa kuģu izgatavotājiem ir zināma atbildība par to lidotspēju, tad nevar ignorēt arī viņu noteiktās prasības.

4.1. tabula Informācija par reģistrētajiem gaisa kuģiem

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Gaisa kuģi** | ***2014*** | ***2015*** | ***2016*** | ***2017*** | ***2018*** | ***2019*** |
| Gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās masu (MTOM) 5701 kg un vairāk | 58 | 53 | 53 | 59 | 53 | 72 |
| Gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās masu (MTOM) līdz 5700 kg | 119 | 127 | 120 | 111 | 114 | 107 |
| Helikopteri | 24 | 25 | 22 | 26 | 22 | 24 |
| Planieri | 21 | 21 | 22 | 23 | 23 | 24 |
| Karstā gaisa baloni | 27 | 25 | 25 | 27 | 27 | 29 |
| Amatierbūves gaisa kuģi | 48 | 53 | 55 | 58 | 59 | 59 |
| *Kopā:* | **297** | **304** | **297** | **304** | **298** | **315** |

**Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:**

CAA ir jāturpina realizēt tās funkcijas, kas noteiktas Eiropas Komisijas 2012.gada 3.augusts Regulā (ES) Nr.748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju un Eiropas Komisijas 2014. gada 26. novembris Regulā (ES) Nr. 1321/2014, par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu, līdz ar to:

1. turpināt izvērtēt gaisa kuģu lidotspēju un izsniegt lidojumderīguma sertifikātus, lidojumderīguma pārbaudes sertifikātus, un, atsevišķos gadījumos veikt lidojumderīguma pārbaudes;
2. pilnībā ieviest gaisa kuģu lidojumderīguma apsekošanas programmu;
3. turpināt izsniegt gaisa kuģu trokšņa līmeņa sertifikātus;
4. turpināt reģistrēt gaisa kuģus civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā;
5. turpināt veikt gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju sertifikāciju un uzraudzību;
6. turpināt izsniegt gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecības un veikt pretendentu atbilstības izvērtēšanu;
7. turpināt veikt gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību sertifikāciju un uzraudzību;
8. regulāri veikt izmaiņas gaisa kuģu lidojumu derīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības jomas darbības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām.
9. regulāri piedalīties EASA ražošanas un lidojumderīguma uzturēšanas tehniskās padomes (TeB) darbā;
10. regulāri piedalīties EASA un Eiropas Komisijas rīkotajās sanāksmēs un semināros par lidojumderīguma jautājumiem, iegūto informāciju izplatīt ieinteresētajām aviācijas industrijas organizācijām.

## Lidlauku ekspluatācijas uzraudzība, gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvēšanas, ierīkošanas un izvietošanas uzraudzība

Civilās aviācijas aģentūra ir kompetentā iestāde par Eiropas Komisijas 2014.gada 12.februāra Regulas (ES) Nr.139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 darbības jomu un ICAO konvencijas lidlauku standartiem un praksi, kas ir ietverti nacionālajos normatīvajos aktos.

Drošības prasību piemērošanas mērķis lidlaukos ir pieņemama gaisa kuģu lidojumu drošības līmeņa nodrošināšana, šī līmeņa uzturēšana un paaugstināšana atbilstoši starptautiskajām prasībām.

Lidlauku standartu un drošības daļa ir Civilā aviācijas aģentūras struktūrvienība, kas veic sekojošas tai deleģētās funkcijas jeb uzdevumus augstāk minētā mērķa sasniegšanai:

- sertificē civilās aviācijas lidlaukus, izsniedz apliecības un veic lidlauku un to ekspluatantu valsts uzraudzību;

- veic lidlauku izveidošanas, projektēšanas un būvniecības valsts uzraudzību lidojumu drošības jomā;

- saskaņo atsevišķu lidlauku sistēmu un objektu ekspluatāciju un objektu būvniecību, kuri var ietekmēt lidojumu drošību;

- veic gaisa kuģu lidojumiem potenciālu bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietošanas saskaņošanu;

- izstrādā normatīvos dokumentus lidlauku jomā;

- pārstāv Civilās aviācijas aģentūru starptautisko organizāciju darba grupās, lidlauku jomā.

Lidlauku standartu un drošības daļa lidlauku sertifikācijas un uzraudzības funkcijas īsteno, ņemot vērā piemērojamās prasības un pastāvīgās uzraudzības programmu, lai novērtētu lidlauku darbības drošības būtiskos elementus, tai skaitā lidlauka iekārtas, lidlauka plānojumu, lidlauka procesu un personāla atbilstību prasībām, ekspluatācijas procedūru atbilstību gaisa kuģu lidojumu drošuma prasībām.

Lai pasargātu lidlaukus no bīstamu šķēršļu rašanās to apkārtnē, tiek nodrošināta gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietošanas uzraudzība, izsniedzot atļaujas un tehniskos noteikumus un kontrolējot to izpildi, kā arī, sadarbojoties ar pašvaldībām, tiek veikti normatīvajos aktos noteiktie uzdevumi lidlauku izveidošanas un teritoriju plānošanas jomā.

**Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:**

1. Lidlauku standartu un drošības jomā, ņemot vērā EPAS plānā no 2020. – 2024.gadam iezīmētās drošības prioritātes, CAA svarīgākais uzdevums būs sagatavoties sekojoša regulējuma ieviešanai un piemērošanai:

1) Skrejceļa drošības prasības, tai skaitā skrejceļa stāvokļa globālā ziņošanas formāta ieviešana. Prasības ietvers vairāku rekomendāciju ieviešanu nobraukšanas no skrejceļa un nesankcionētas uzbraukšanas uz skrejceļa apdraudējumu mazināšanai, kā arī prasības skrejceļa stāvokļa globālā ziņošanas formāta ieviešanai. Izmaiņas paredzēts pieņemt 2020.gada pirmajā ceturksnī un būs piemērojamas 2020.gada novembrī;

2) Sertifikācijas prasības VFR helikopteru lidlaukiem, kas atrodas lidlauka teritorijā, uz kuru attiecas pamatregula. Prasības būs piemērojamas lidlaukā “Rīga” izbūvējamā helikopteru nosēšanās laukuma sertifikācijai pēc 2020.gada noslēgumā pabeigtās būvniecības;

3) Prasības perona pārvaldības pakalpojumiem lidlaukos. Izmaiņas paredzēs tiesības perona pārvaldības pakalpojumus sniegt gan lidlauka ekspluatantam, gan aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam. Prasības plānots pieņemt 2020.gada beigās;

4) Lidlauku prasību regulārie papildinājumi, kas saistīti ar ICAO prasību ieviešanu. Pirmā posma izmaiņas ietvers lidlauku sertifikācijas specifikācijas 2020.gada beigās, bet otrajā posmā līdz 2022.gada beigām paredzēts papildināt Eiropas Komisijas 2014.gada 12.februāra Regulas (ES) Nr.139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 īstenošanas prasības un akceptējamos atbilstības līdzekļus;

5) Prasību izstrāde virszemes apkalpošanai (GH) lidlaukos. Ar gaisa kuģu virszemes apkalpošanu un perona pārvaldību saistītie aspekti un riski tiks risināti izstrādājot īstenošanas prasības, akceptējamos atbilstības līdzekļus un vadlīnijas, lai nodrošinātu atbilstību jaunajā pamatregulā ietvertajām pamatprasībām. Tas ietvers prasības pakalpojumu sniegšanai, organizācijai un kompetentajai iestādei. Detalizēti mērķi un uzdevumi tiks noteikti Eiropas aviācijas drošības aģentūras izstrādē esošajā ceļakartē. Prasības plānots pieņemt 2022.gada beigās.

2. Ņemot vērā esoša un plānoto uzraudzības apjoma pieaugumu un izmaiņas, jāturpina darbs pie lidlauku uzraudzības funkciju pilnveidošanas un stiprināšanas, tai skaitā:

1) Cilvēkresursu piesaistīšanas un sagatavošanas nepieciešamās uzraudzības kapacitātes nodrošināšanai;

2) Pilnveidojot lidlauku uzraudzības pārvaldības sistēmu;

3) Pilnveidojot lidlauku sertifikācijas un uzraudzības procedūras un kontrolkartes;

4) Regulāri pārskatot lidlauku uzraudzības programmu un tās efektivitāti, ņemot vērā valsts aviācijas drošības programmu un plānu;

5) Izvērtējot lidlauku drošības pārvaldības sistēmu darbības efektivitāti un lidlauku drošības risku vadību un atbilstību valsts aviācijas drošības programmai.

## Aviācijas personāla sertificēšana, uzraudzība un uzskaite. Civilās aviācijas personāla mācību kursu un organizāciju sertificēšana, un uzraudzība

 Latvijā, ņemot vērā nozares attīstības prognozes pasaulē un Eiropā, laika posmā līdz 2019. gadam un turpmāk pastāvīgi aktuāla būs augsti kvalificēta aviācijas personāla: pilotu (ap ½ miljona pēc civilās aviācijas GK ražotāju un sabiedrisko organizāciju aprēķiniem), gaisa vadības dispečeru, gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidojumu derīguma uzturēšanas tehniskā personāla, kā arī dažādu kvalifikāciju apkalpojošo speciālistu nepieciešamība.

 Pašlaik Latvija, atbilstoši savām vajadzībām, pilnībā nodrošina tikai gaisa vadības dispečeru profesionālo sagatavošanu. Saglabājoties kopējai pasaules darba tirgus tendencei, arī visās Latvijas aviosabiedrībās tiek nodarbināts liels skaits ārzemnieku, īpaši pilotu un gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidojumu derīguma uzturēšanas tehniskais personāls. Profesionālu kadru sagatavošana (tai skaitā pilotu) valstī netiek veikta valsts profesionālās mācību programmas ietvarā, kā arī no valsts puses netiek stimulēta ar elastīgu apmācības kredītu piemērošanu apmācāmajiem. Nozīmīgs pavērsiens profesionālu pilota sagatavošanā Latvijā sākās ar A/S Air Baltic aviosabiedrības izveidotā un sertificētā Air Baltic ATO darbību un it sevišķi ar 2018. gadā sertificētā “Aviolīniju transporta pilotu integrētā kursa” darbības uzsākšanu. Air Baltic ATO apņēmusies nodrošināt ikgadēji līdz 100 profesionālo pilotu apmācību, tādējādi nodrošinot savas aviosabiedrības un citu Latvijas aviosabiedrību nepieciešamo potenciālo pilotu daudzumu, kuri tiks sagatavoti līdz līmenim, lai atbilstu un spētu apgūt daudzpilotu gaisa kuģa tipu, ko ekspluatē dotā aviosabiedrība.

CAA veic aviācijas personāla sertificēšanu, šādās kategorijās:

- gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi;

- gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls;

- gaisa satiksmes vadības dispečeri.

 Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām apliecībām pa gadiem ir apkopota 5. tabulā.

### Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi

Saskaņā ar Komisijas 2011. gada 3. novembra Regulu (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 un turpmākā periodā pieņemtajām regulām ar kurām groza šo īstenošanas regulu un balstoies regulas ieviešanas plānu, kas ar Latvijas Republikas Pastāvīgās pārstāvniecības Eiropas Savienībā ārkārtējā un pilnvarotā vēstnieka 2012. gada 18. decembra vēstuli tika iesniegts Eiropas Komisijai un EASA. Latvijā kopš 2018. gada tiek būtiski mainītas un papildinātas gan CAA, gan uzraugāmo apstiprināto mācību organizāciju (ATO), gan lidojumu simulācijas trenažieru iekārtu (FSTD) kvalifikācijas sertifikātu turētāju un GK ekspluatācijas organizāciju, kā arī deklarētu mācību organizāciju (DTO) procedūras, kas būs nepārtraukts darba process arī 2020.-2022. gada plānošanas cikla laikā.

Kopumā Latvijā darbojas 2 ultra vieglo gaisa kuģu pilotu reģistrētas mācību organizācijas (R F- registered facility), 3 deklarētās mācību organizācijas (DTO), 7 apstiprinātās mācību organizācijas (ATO) un 1 FSTD kvalifikācijas sertifikāta turētājs ar 3 FSTD.

Deklarētās mācību organizācijas (DTO) veic lidmašīnu PPL(A) un helikopteru PPL(H) privātpilotu apmācību, nakts lidojumu kvalifikācijas apmācību, Helikoptera Bell 206 tipa apmācību, SEP (Sauszemes) kvalifikācijas apmācību un akrobātisko lidojumu kvalifikācijas apmācību.

Apstiprinātās mācību organizācijas (ATO) veic apmācību sākot no amatierpilotu apmācības līdz “ Tipa” kvalifikācijas apmācībai, kā arī lidojumu instruktoru kvalifikācijas. Viena ATO nodrošina visu apmācību sākot no sākotnējās apmācības apliecības saņemšanai līdz “Tipa” kvalifikācijas iegūšanai.

Ultra vieglo gaisa kuģu pilotu mācību organizācijas (RF) nodrošina apmācību ar ultra vieglajām sauszemes lidmašīnām un motodeltaplāniem.

Mācību organizāciju skaits ir pietiekošs, lai dotu praktisku iespēju jauniem cilvēkiem, kas izvēlas pilota profesiju, veikt pirmos soļus aviācijā, kā arī lai nodrošinātu vietējās aviokompānijas ar kvalificētiem pilotiem.

Augstāk minēto apstiprināto mācību organizāciju un amatierpilotu kursu darbība netiek jomplektēta finansiāli vai pēc studentu skaita, vai kādā citā veidā savstarpēji koordinēta, jo darbojas pēc brīvā ekonomiskā tirgus un konkurences principiem. Mācību procesu organizāciju, kvalitāti un darbības atbilstību spēkā esošiem normatīviem dokumentiem kontrolē un uzrauga CAA, vadoties pēc Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr. 2018 / 1139 un tās īstenošanas noteikumu prasībām.

Pēdējo 3 gadu laikā derīgo gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu apliecību skaits ir šāds: 2017.gadā privātpilotu, gaisa balonu, amatierpilotu un planieru apliecības - 192, 2018. gadā – 213, 2019.gada pirmā ceturksnī - 143. Savukārt, profesionālo pilotu derīgo apliecību skaits 2017.gadā bija 454, 2018.gadā – 495, 2019.gada pirmā ceturksnī - 504.

Kā redzams no augstāk minētajiem datiem, CAA uzraudzībā esošo gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu skaits pakāpeniski palielinās ar katru gadu. Privātpilotu, gaisa balonu, amatierpilotu un planieru apliecību palielinājums nav tik ievērojams, kā profesionālo pilotu apliecību palielinājums. Tieši pēdējo 3 gadu laikā ir vērojama tendence, ka profesionālo pilotu apliecību turētāji, kas sākotnējo profesionālo pilotu apliecību ir ieguvuši citā Eiropas savienības dalībvalstī, vēlas to mainīt uz Latvijas profesionālo pilotu apliecību, tādējādi nonākot Latvijas CAA uzraudzībā.

### **Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls**

Latvijā ir sertificātas 4 Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizācijas saskaņā ar Komisijas 2014. gada 26. novembra Regulai (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu, Part 147 sadaļu.

### Gaisa satiksmes vadības dispečeru sertificēšana

Latvijā ir sertificētas divas apmācību organizācijas saskaņā ar Komisijas 2015. gada 20. februāra Regula (ES) 2015/340, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 805/2011, kas apmāca gaisa satiksmes vadības dispečerus. Apmācību veidi, kādus organizācijas ir tiesīgas sniegt, tiek atspoguļoti CAA izsniegtajos sertifikātos. 2016. gada 16. novembrī stājās spēkā Ministru kabineta noteikumi Nr. 730 „Gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeru, gaisa satiksmes informatīvā dienesta operatoru un to apmācību sniedzēju sertificēšanas kārtība”, kas precizē regulā aprakstītās prasības.

5. tabula Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām apliecībām

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aviācijas personāla kategorijas** | ***2014*** | ***2015*** | ***2016*** | ***2017*** | ***2018*** | ***2019*** |
| Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi: |  |  |  |  |  |  |
| studentpiloti (SPL) | 151 | 125 | *97* | 76 | 56 | 24 |
| privātpiloti (PPL) | 178 | 166 | 135 | 126 | 135 | 138 |
| komercpiloti (CPL) | 134 | 129 | 138 | 142 | 176 | 202 |
| aviolīniju transporta piloti (ATPL) | 217 | 260 | 285 | 312 | 319 | 355 |
| lidotāji inženieri (F/EL) | 17 | 22 | 23 | 24 | 24 | 24 |
| lidotāji stūrmaņi (FNL) | 2 | 2 | - | - | - | - |
| lidotāji radiotelefona operatori (FRTO | - | - | - | - | - | - |
| planiera piloti (GPL) | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| brīvā gaisa balona piloti (FBPL) | 10 | 14 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| motodeltaplāna piloti (HG/HMG) | 53 | 57 | 47 | 49 | 61 | 63 |
| ārzemju piloti, kam izsniegti derīguma sertifikāti | 15 | 12 | 5 | 22 | 5 | 5 |
| ***Kopā :*** | **767** | ***783*** | ***747*** | ***768*** | ***793*** | ***828*** |
| Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls: |  |  |
| Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecības  | **269** | **236** | **258** | **399** | **443** | **442** |
| **Gaisa satiksmes vadības dispečeri:** |  |  |  |  |  |  |
| Sertificēti dispečeri kopā | **95** | **92** | **91** | **87** | **95** | **91** |
| Kvalifikācijas atzīmes: |  |  |  |   |  |  |
| Pieejas gaisa satiksmes dispečeri | 33 | 31 | 29 |  26 | 27 | 32 |
| Gaisa satiksmes centra dispečeri | 66 | 65 | 63 | 61 | 57 | 57 |
| Torņa dispečeri | 27 | 24 | 25 | 26  | 23 | 25 |
| ***Kopā kvalifikācijas atzīmes:*** | **123** | **120** | **117** | **113** | **107** | **114** |
| Gaisa satiksmes dienesta operatori AFISO Liepājas FIC (LGS)                            | N/A | N/A | N/A | 11 | 21 | 23 |

**Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi**

1. Turpināt jaunu mācību organizāciju un kursu sertifikāciju un to darbības uzraudzību atbilstoši spēkā esošo starptautisko, ES un LR tiesību aktu prasībām;
2. Turpināt izvērtēt un nodrošināt pamatregulas un tās īstenošanas noteikumu un grozījumu ieviešanu atbildīgo daļu darbībā un civilās aviācijas nozarē, atbilstoši katras personāla sertificēšanas daļas uzdevumiem un kompetencei;
3. Nodrošināt gaisa kuģu pilotu sagatavošanu un sertificēšanu “Veiktspējas navigācijas instrumentālo lidojumu kvalifikācijas tiesību” saņemšanai pēc instrumentālo lidojumu noteikumiem ( PBN ) sistēmā;
4. Organizēt un nodrošināt apstiprināto mācību organizāciju instrumentālo lidojumu apmācībā iekļaut “ Veiktspējas navigācijas instrumentālo lidojumu kvalifikācijas tiesību” ( PBN) apmācību līdz 2020. gada 25. augustam;
5. Organizēt un nodrošināt apstiprināto mācību organizāciju profesionālo pilotu, daudzpilotu gaisa kuģa “ tipa” , komplekso gaisa kuģu apmācības programmās iekļaut mācības par neparasta stāvokļa novēršanu un iziešanu no tā (UPRT) sākot ar 2019. gada 20. decembri un saskaņā ar regulā noteiktiem termiņiem;
6. Organizēt un nodrošināt apstiprināto mācību organizāciju profesionālo pilotu apmācības programmās iekļaut mācību priekšmeta “ KSA 1000” apmācības prasības un metodoloģiju, saskaņā ar regulā noteiktiem termiņiem;
7. Sekot un ņemt dalību EASA aktivitātēs inovatīvo līdzekļu un darbības metožu izstrādē un ieviešanā gaisa kuģa lidojuma apkalpes locekļu sertificēšanā, to kvalifikācijas un lidojumu pieredzes uzturēšanā un darbības uzraudzībā, kā arī mācību organizāciju sertificēšanas, reģistrēšanas un uzraudzības jomā (piemēram: gaisa kuģa lidojuma apkalpes locekļu apliecību un sertifikātu elektronisko formu noformēšana, reģistrēšana un uzglabāšana). Elektronisko “Lidojumu grāmatiņu” un lidojumu pieredzes uzskaites nodrošināšana datorizētās sistēmās. Uzraudzības metožu izstrāde un ieviešana ar datu apstrādi un uzglabāšanu datorizētās sistēmās;
8. Regulāri veikt izmaiņas sertifikācijas un darbības uzraudzības procedūrās, atbilstoši ES un LR tiesību aktu grozījumiem;
9. Nacionālo civilās aviācijas normatīvo dokumentu prasību FCL jomā (tādu kā: mācību organizāciju ultravieglo, pašbūvēto, eksperimentālo gaisa kuģu kvalifikācijas iegūšanai), kuras nenosaka pamatregula un īstenošanas noteikumu izstrāde un pieņemšanas nodrošināšana (2019 - 2020. gadā);
10. Nodrošināt reģistrētu Latvijā aviosabiedrību attīstību, jaunu gaisa kuģu ieviešanu un attiecīga daudzuma pilotu sagatavošanu, to sertificēšanu un nepieciešamo apliecību un kvalifikāciju izdošanu, kas saistīti ar A/S Air Baltic gaisa kuģu parka nomaiņa no 2020.gada – 2022. gadam un citu aviosabiedrību aktivitātēm;
11. Nodrošināt lidojumu simulācijas trenažieru iekārtu (FSTD) kvalifikācijas sertifikātu pretendentu sertificēšanu un trenažieru darbības uzraudzību. Kā viena no aktualitātēm FSTD gaisa kuģa A220 sertificēšana 2019. gada-2020. gadam;
12. Turpināt veikt amatierpilotu, privātpilotu, komercpilotu, aviolīniju transporta pilotu un citu lidojumu apkalpes locekļu teorētisko zināšanu pārbaudes, organizēt un nodrošināt prasmju pārbaudes gaisa kuģos un trenažieros;
13. Turpināt veikt instruktoru un eksaminētāju teorētiskās un praktiskās sagatavošanas kursu organizēšanu, nodrošināt instruktoru un eksaminētāju sertificēšanu un to darbības uzraudzību, ikgadēju kvalifikācijas celšanas kursu organizēšanu;
14. Turpināt veikt aviācijas personāla apliecību izsniegšanu un ārvalstu speciālistu apliecību validāciju un pilotu kvalifikācijas novērtēšanu un attiecīgi, veicot ierakstus pilotu apliecībās, ieviest jaunas kvalifikācijas, saskaņā ar īstenošanas noteikumiem un to grozījumiem;
15. Turpināt veikt gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecību izsniegšanu, gaisa satiksmes vadības dispečeru apliecību izsniegšanu un apmācību organizāciju sertifikāciju un uzraudzību;
16. Savstarpējo sadarbības nolīgumu (BASA) starp ES un trešo valsti FCL jomā ieviešana un piemērošana. (atbilstoši noslēgtā nolīguma izpildes nodrošināšanai: daļas darbības procedūru izstrāde un daļas darbinieku apmācība).

## Aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas eksaminētāju apstiprināšana un uzraudzība. Aviācijas personāla veselības pārbaudes un apliecības izsniegšana

2019. gada 30. janvārī stājās spēkā Komisijas 2018. gada 19. decembris regula 2019/27, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139. Līdz ar to, viens no būtiskākajiem aviācijas medicīnas jautājumu jomas uzdevumiem ir ieviest praksē un kontrolēt jauno prasību izpildi attiecībā uz veselības pārbaužu veikšanu, veselības stāvokļa atbilstības novērtēšanu un veselības apliecībām, kā arī nosacījumi aviācijas medicīnas ekspertu un aviācijas medicīnas centru sertificēšanai un uzraudzībai.

Kārtība gaisa satiksmes vadības dispečeru veselības pārbaužu veikšanai, uzraudzībai un veselības apliecību izsniegšanai ir noteikta Komisijas 2015. gada 20. februāra Regulā (ES) 2015/340, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 805/2011.

Ņemot vērā EASA 2019. gada audita rezultātus medicinās jomā, Latvijā, ir jāsecina, ka šī joma ir sakārtota un atbilstoši uzraudzīta no CAA puses. Protams jāņem vērā to, ka aviācijā strādājošo skaits ar katru gadu pieaug, līdz ar ko arī pieaug pieprasījums pēc aviācijas ārstiem un CAA darba apjoms tāpēc viens no aktuālākajiem jautājumiem gan Eiropas mērogā, gan CAA nodrošināt elektroniskās dokumentācijas aprites sistēmas ieviešanu.

6. tabula Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām veselības apliecībām un medicīnas slēdzieniem

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aviācijas personāla kategorijas** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| I   klases veselības apliecības  | 450 | 486 | 608 | 581 | 669 | 838 |
| II  klases veselības apliecības  | 88 | 78 | 83 | 61 | 90 | 81 |
| III klases veselības apliecības | 65 | 56 | 64 | 57 | 70 | 75 |
| GKSAL  veselības apliecības | 274 | 255 | 354 | 360 | 380 | 419 |
| Apturētas vai atteiktas veselības apliecības | N/A | 11 | 19 | 52 | 58 | 167 |
| Sekundārās veselības pārbaudes | N/A | 14 | 9 | 8 | 6 | 3 |
| Saņemta no ārvalstīm informācija par pārbaužu rezultātiem | N/A | 95 | 103 | 132 | 133 | 149 |
| **Kopā:** | **877** | **995** | **1240** | **1251** | **1406** | **1732** |
| T.sk., nosūtīta uz ārvalstīm medicīniskā informācija | N/A | 87 | 135 | 119 | 157 | 183 |

**Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:**

1. turpināt aviācijas personāla veselības pārbaužu veikšanas kārtības un to rezultātu izvērtēšanu un uzraudzību, medicīnisko atzinumu un veselības apliecību izsniegšanu, apturēšanu un atsaukšanu noteiktajos gadījumos;
2. turpināt aviācijas medicīnas elektroniskās dokumentācijas aprites sistēmas ieviešanu t.i. datorizētas sistēmas EMPIC ieviešanu personāla sertificēšanas darba organizācijas un kontroles jomā;
3. turpināt veikt aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas ekspertu apstiprināšanu un uzraudzību;
4. regulāri veikt izmaiņas sertifikācijas un darbības uzraudzības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām.

## Gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana un uzraudzība

 CAA komerciālās un vispārējās nozīmes aviācijas darbības uzraudzībā ir 4 komerciālie gaisa transporta ekspluatanti, 5 deklarētās organizācijas, speciālo aviācijas darbu ekspluatanti, ap 50 vispārējās nozīmes aviācijas ekspluatanti, ieskaitot mācību organizācijas, kā arī visi vispārējās nozīmes aviācijas individuālie gaisa kuģu īpašnieki. Gaisa kuģu ekspluatantu un organizāciju uzraudzība tiek veikta atbilstoši izstrādātajam uzraudzības ciklam, ņemot vērā gaisa kuģu ekspluatanta vai organizācijas iepriekšējo inspekciju un auditu rezultātus, darbības specifiku un saistītos riskus.

 No 2016.gada 25.augusta Latvijā tiek piemēroti Komisijas 2012. gada 5. oktorbra Regula (ES) Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 noteikumi attiecībā uz kompleksu ar dzinēju darbināmu lidmašīnu un helikopteru nekomerciālo ekspluatāciju.2018. gadā ir izstrādāti Ministru kabineta 2018. gada 3 jūlija noteikumi Nr. 394 “Speciālo aviācijas darbu veikšanas kārtība.”

No 2017.gada 21.aprīļa Latvijā tiek piemēroti Komisijas 2012.gada 5.oktobra Regulas (ES) Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 noteikumi attiecībā uz kompleksu ar dzinēju darbināmu lidmašīnu un helikopteru nekomerciālo ekspluatāciju noteikumi attiecībā uz specializētu ekspluatāciju (speciālie aviācijas darbi), ko veic lidmašīnas un helikopteri.

 Sākot ar 2013. gada 8. aprīli, pamatojoties uz Komisijas 2011. gada 3. novembra Regulas (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008, CAA pārliecinās par sertificēto organizāciju atbilstību šīs regulas pielikuma CC daļas prasībām.

CAA komerciālās un vispārējās nozīmes aviācijas darbības uzraudzības gaitā saskarās ar darbību noteikšanu un to īstenošanu, kas attiecas uz atsevišķu organizāciju, sistēmas elementu vai visu aviācijas sistēmu problēmu risināšanu (sistēmisks drošums). Vairumā scenāriju šīs problēmas ir saistītas ar cilvēkfaktoriem, cilvēku darbības ierobežojumiem, personāla kompetenci, sociālekonomiskajiem faktoriem vai trūkumiem organizatoriskajos procesos un procedūrās gan iestādes, gan nozares līmenī. Šajā jomā ietilpst arī drošības ietekme uz drošumu.

**Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi**

1. īstenot pasākumus, lai samazinātu to notikumu iespējamību, kas izraisa

incidentus un nelaimes gadījumus, un mazinātu to seku nopietnību, īstenošana, t. i., visu darbību grupēšana attiecībā uz gaisa pārvadājumiem (CAT) lidmašīnu, nekomerciālo komplekso gaisa kuģu ekspluatāciju (NCC - Business Aviation), speciālo ekspluatāciju (SPO) ar lidmašīnām, rotorplānu ekspluatāciju un vispārējās nozīmes aviāciju (ekspluatācijas drošumu);

1. plānot un īstenot pasākumus, kas attiecas uz atsevišķām aviācijas jomām un galvenajiem draudu scenārijiem (piemēram, kiberdrošība, lāzeru uzbrukumi, medicīniskā piemērotība);
2. risināt jautājumus saistībā ar pašreizējiem un turpmākiem drošuma riskiem, ko rada jaunas ekspluatācijas koncepcijas un jaunie uzņēmējdarbības modeļi;
3. informēt ekspluatantus par nepieciešamību attiecīgi pielāgot savu pārvaldības sistēmu, mācību programmas, procedūras un rokasgrāmatas tā, lai tās atbilstu īstenošanas regulas prasībām un grozījumiem;
4. saskaņā ar Eiropas Savienības pamatnostādnēm attiecībā uz virszemes pakalpojumu sniedzēju iekļaušanu kopējā aviācijas sistēmā nepieciešama attiecīgu resursu savlaicīga plānošana šo pakalpojumu sniedzēju uzraudzības nodrošināšanai;
5. turpināt nodrošināt gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeņa izvērtēšanu, t.sk. Latvijas Republikas likumdošanas procesu īstenošanu, atbilstoši risku pārvaldības principiem, kas ietver apdraudējuma identificēšanu un gaisa kuģu lidojumu drošuma risku novērtēšanu;
6. turpināt nodrošināt nekomerciālas ar kompleksiem gaisa kuģiem ekspluatācijas, komerciālas specializētas ekspluatācijas, nekomerciālas specializētas ekspluatācijas ar kompleksiem gaisa kuģiem, paaugstināta riska specializētas ekspluatācijas nosacījumu izvērtēšanu un turpmāku uzraudzību saskaņā Komisijas 2012.gada 5.oktobra Regulu (ES) Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008;
7. turpināt nodrošināt komerciālās un vispārējās nozīmes aviācijas darbības uzraudzību, t.sk. veicot SAFA/SACA inspekcijas, kā to paredz Komisijas 2012.gada 5. oktorbra Regulas (ES) Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 noteikumi attiecībā uz kompleksu ar dzinēju darbināmu lidmašīnu un helikopteru nekomerciālo ekspluatāciju un Ministru kabineta 2014. gada 21. oktobra noteikumi Nr.650 “ Ārvalstu gaisa kuģu pirmslidojuma (pēclidojuma) pārbaudes kārtība”;
8. turpināt nodrošināt Eiropas aviācijas drošības plāna īstenošanu, ieskaitot civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma apdraudējumu un aizsarglīdzekļu identificēšanu, kā arī drošuma rekomendāciju ieviešanu;
9. pasākumu veikšana, kas veicina atgadījumu ziņošanas kultūru.

## Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu un tajā iesaistīto personu sertifikācija un uzraudzība

Laika posmā no 2020. līdz 2022 gadam CAA aeronavigācijas daļas uzraudzības darbībām ir jābūt fokusētām uz esošo un jauno sertificējamo ANS/ATM pakalpojumu uzraudzību, kas ir bāzēta uz riska un darbības uzlabošanas principiem atbilstoši spēkā esošo ICAO prasību un Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulas (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 un Komisijas 2017. gada 1. marta īstenošanas Regulas (ES) 2017/373, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011, īstenošanas regula ir piemērojama no 2020. gada janvāra un ņemot vērā Globālo Aeronavigācijas plānu, Globālo lidojumu drošuma plānu kā arī Eiropas Vienotās Eiropas debesu aeronavigācijas un drošuma plānus. Šādam uzraudzības modelim ir jābūt proaktīvam uzraudzības aktivitātēs, kas no uzraudzības personāla prasīs vairāk efektīva darba un atdeves, tajā pašā laikā pašu uzraudzības procesu padarot abpusēji vairāk caurskatāmāku un efektīvāku.

Pieaugot civilo un militāro kā arī citu valsts institūciju prasībām gaisa telpas un ANS/ATM pakalpojumu piekļuvei, ieskaitot arī dažāda veida tālvadības gaisa kuģu plašāku lietošanu, svarīgs aspekts strādājot pie individuāliem uzraudzības uzdevumiem ar dažādiem klientiem, būs nodrošināt kopējo lidojumu drošuma rezultātu Rīgas lidojumu informācijas rajonā.

Saskaņā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzraudzības 2 gadu programmu, radiotehniskā aprīkojuma,gaisa satiksmes pārvaldības, aeronavigācijas informācijas,meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanasuzraudzības plāniem, kas izstrādāti saskaņā ar Komisijas īstenošanas 2011.gada 17.oktobra Regulu (ES) Nr. 1035/2011, ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr.482/2008 un (ES) Nr.691/2010, 2019. gada beigās un 2020. gada pirmajā pusē ir plānots nodrošināt pāreju uz Komisijas 2017. gada 1. marta īstenošanas Regulas (ES) 2017/373, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 prasībām gan ATM/ANS uzraudzības iestādēm, gan ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem. Atbilstoši šīs regulas prasībām, pamatojoties uz līdz šim veikto tekošo uzraudzību, tiks sertificēts gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības pakalpojums un gaisa telpas pārvaldības pakalpojums gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībās, kuras veic gaisa telpas elastīgas izmantošanas taktisko funkciju. Pārējiem ATM/ANS nozīmētajiem pakalpojumu sniedzējiem Latvijā, pamatojoties uz veikto tekošo uzraudzību, tiks izdots sertifikāts atbilstoši jaunās īstenošanas regulas formātam un prasībām. Laika posmā no 2020 līdz 2022. gadam uzraudzības aktivitātes tiks fokusētas uz aeronavigācijas daļas iekšējo procesu atbilstības nodrošināšanu jauna uzraudzības formāta mehānismiem un uz ATM/ANS pakalpojumu sniedzēju - valsts akciju sabiedrība "Latvijas gaisa satiksme" (turpmāk – LGS) un valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” (turpmāk – LVĢMC) - atbilstību jaunām drošuma un vispārējām pārvaldības prasībām saskaņā ar jaunās īstenošanas regulas prasībās noteikto.

Atbilstoši ikgadējam Latvijas aeronavigācijas plānam “Local Single Sky Implementation”, kas izriet no Eiropas ATM Master Plan un ICAO Global Air Navigation Plan par aviācijas sistēmu bloku atjauninājumiem, lai ieviestu atsevišķus lokālus jaunus ATM/ANS pakalpojumus, gaisa kuģu lidojumu drošuma vai kapacitātes uzlabojumus, ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem paredzēts ieviest virkni drošuma izmaiņu to sistēmās līdz 2022. gadam. Drošuma izmaiņu uzraudzības jomā Komisijas 2017. gada 1. marta īstenošanas Regula (ES) 2017/373, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011, nosaka ļoti līdzīgas drošuma izmaiņu pārvaldības prasības ATS pakalpojumu sniedzējiem, kā tas jau ir Komisijas 2011.gada 17.oktobra Īstenošanas Regulā (ES) Nr.1034/2011, par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un ar ko groza Regulu (ES) Nr.691/2010. ATS pakalpojumu sniedzējam būs jāpaziņo kompetentajai iestādei par drošuma izmaiņām, kuras aeronavigācijas daļa izvērtēs atbilstoši CAA Pārvaldības sistēmas un aeronavigācijas daļas ATM/ANS uzraudzības rokasgrāmatas prasībām.

Aeronavigācijas darbības uzlabošanas plāna ietvaros atbilstoši Komisijas Īstenošanas 2019. gada 11. februāra regula (ES) 2019/317, ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 prasībām no 2020 līdz 2024. gadam tiks veikts monitorings un veicināšanas shēmas pielietošana ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem kapacitātes mērķu sasniegšanai lidlauku termināla un maršrutu lidojumu gaisa telpā, kā arī veikta uzraudzība drošuma mērķu sasniegšanai. Aeronavigācijas darbības uzlabošanas plāna izpildes monitorings tiek veikts sadarbojoties ar CAA Finanšu daļu.

Līdz ar bezpilotu gaisa kuģu pieejamību plašākai sabiedrībai, ATM/ANS jomā tiks ieviestas izmaiņas šo gaisa telpas izmantotāju drošai ienākšanai pārsvarā zemos augstumos pilsētvidē un ārpus tās, kas nozīmēs ATM/ANS uzraudzības paplašināšanos uz jomām, kur ir jānodrošina droša un efektīva jauna gaisa telpas izmantotāja izvērtēšana ienākšanai kopīgajā gaisa telpā. ATM/ANS risināmie jautājumi, kas izrietēs no Eiropas bezpilotu gaisa kuģu tiesību aktu prasībām tiks izskatīti kopīgi ar CAA bezpilota gaisa kuģu lidojumu drošuma nodaļu.

 Ņemot vērā gaisa kuģu apkopes organizāciju aktivitāšu pieaugumu Latvijā, kas nozīmē biežāku gaisa kuģu lidojumu veikšanu Latvijā ar neatbilstošu aeronavigācijas aprīkojumu, kā arī civilo un militāro gaisa telpas izmantotāju aktivitāšu pieaugumu (militārās mācības, aviācijas skates, speciālie aviācijas darbi, sporta sacensības un raķešu palaišana u.c.), kuriem ir nepieciešamas atkāpes no Komisijas 2012.gada 26.septembra Īstenošanas regulas (ES) Nr.923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr.1035/2011 un Regulas (EK) Nr.1265/2007, (EK) Nr.1794/2006, (EK) Nr.730/2006, (EK) Nr.1033/2006 un (ES) Nr.255/2010 paredzams, ka aeronavigācijas daļas izsniegto gaisa telpas izmantošanas atļauju skaits un uzraudzības aktivitātes sadarbībā ar gaisa kuģu ekspluatācijas daļu pieaugs.

**Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:**

1. Iespēju robežās Civilās aviācijas aģentūrai turpināt aicināt gaisa telpas izmantotājus pieteikties esošo ilglaicīgo zonu izmantošanai vai jaunu ilglaicīgo zonu izveidošanai, lai veicinātu plānotu ilgtermiņa gaisa telpas izmantošanu atbilstoši Komisijas 2005.gada 23.decembra Regulas (EK) Nr.2150/2005, ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai, noteiktajam gaisa telpas elastīgas izmantošanas principam, tādējādi nodrošinot arī efektīvu Latvijas gaisa telpas kā ierobežotā resursa izmantošanu;
2. Lai novērtētu esošo un optimizētu jaunieviešamos gaisa telpas elastīgas izmantošanas struktūras elementus, laika posmā līdz 2021. gadam tiks piesaistīts Tīkla pārvaldītāja atbalsts Rīgas Lidojumu informācijas rajona zonu un to ietekmes uz instrumentālo gaisa satiksmi, novērtēšanai. Eirokontrole kā Tīkla pārvaldītājs uz Civilās aviācijas aģentūras un Eirokontroles vienošanās pamata, tiek piesaistīts atsevišķu ATM/ANS uzraudzības spēju pilnveidošanai laika posmā līdz 2021. gadam. Ņemot vērā tehnoloģiju attīstību un ATM/ANS attīstības ievirzi, līdz 2021 gadam aeronavigācijas daļa apgūs padziļinātu izpratni par attālināto torņu, kiberdrošības un uz risku darbības uzlabošanu bāzētu uzraudzību;
3. Laika posmā līdz 2022. gada, turpināt iesaistīto Ziemeļeiropas funkcionāla gaisa telpas bloka (turpmāk- NEFAB) un uzraudzības iestāžu sadarbību drošuma uzraudzības pieredzes apmaiņā, pēc nepieciešamības fokusējoties uz konkrētu drošuma uzraudzības pieredzes apmaiņu arī ar Islandes, Dānijas/Zviedrijas gaisa telpas bloku uzraudzības iestāžu pārstāvjiem;
4. Turpināt koordinētu ilgtermiņā nepieciešamo sadarbību ANSP kopīgu projektu – ANS/ATM izmaiņu uzraudzību, ņemot vērā to, ka LGS ir iesaistīts industriālā sadarbības iniacitīvā BOREALIS (apvienība, kas sastāv no deviņu Ziemeļeiropas valstu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem – Latvija, Igaunija, Dānija, Islande, Somija, Īrija, Norvēģija, Zviedrija, Apvienotā Karaliste) ar NEFAB, Zviedrijas, Dānijas, Islandes, Īrijas un Apvienotās Karalistes ANSP, Latvijas CAA arī piedalās šo ANSP deviņu valstu pārstāvošo uzraudzības iestāžu darba grupā;
5. turpināt īstenot dinamisku gaisa telpas pārvaldības uzraudzību, uzraudzīt LGS ieviestās jaunās tehnoloģijas, kas uzlabotu gaisa navigācijas precizitāti un optimizētu attālumus starp gaisa kuģiem, lai tādējādi maksimāli izmantotu gaisa telpas un lidostu kapacitāti;
6. sevišķu uzmanību LGS uzraudzības procesā pievērst cilvēciskā faktora nozīmei, kas papildus ir plānots nodrošināt ar modernu tehnisko aprīkojumu, lai darbs noritētu drošībā un bez pārlieka spiediena;
7. turpināt ieviest un uzraudzīt Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas Regulas (ES) Nr.923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas Regulu (ES) Nr.1035/2011 un Regulas (EK) Nr.265/2007, (EK) Nr.1794/2006, (EK) Nr.730/2006, (EK) Nr.1033/2006 un (ES) Nr.255/2010 prasību izpildi.

##  Civilās aviācijas drošības uzraudzība

Civilās aviācijas drošības prasību ievērošanu Latvijas valstī nosaka Eiropas Komisijas Lēmumu un Regulu, kā arī ICAO 17. pielikuma standartu normatīvi. Minētie normatīvi nosaka prasību katrā dalībvalstī civilās aviācijas drošības uzraudzības veikšanai nozīmēt attiecīgu pilnvaroto iestādi. Latvijas Republikā saskaņā ar likumu „Par aviāciju” par tādu ir noteikta Civilās aviācijas aģentūra, kas valsts mērogā uzrauga Valsts civilās aviācijas drošības programmas ievērošanu un pildīšanu civilās aviācijas uzņēmumos (lidostās, aviosabiedrībās, kravu gaisa pārvadājumu iestādēs u.c. ar aviācijas drošību saistītos uzņēmumos), kā arī veic sadarbības koordinēšanu aviācijas drošības jomā ar citām valsts institūcijām (Valsts policiju, Drošības policiju, Robežsardzi, Muitu).

2018. gadā ICAO līmenī ir precizēts 17. pielikums attiecībā uz kiberdrošību aviācijas jomā līdz ar ko ES līmenī 2019. gadā tiek grozīta Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas Regula (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, un pēc regulas pieņemšanas 2020.gadā plānots ieviešanas periods, līdz ar to būs nepieciešams papildināt jau esošās aviodrošības programmas ar procedūrām iepriekšējās darbības pārbaudes veikšanai informācijas sistēmu administratoriem un apmācību sistēmu lietotājiem, organizācijām jānosaka darbības jomas kuras tiek uzskatītas par “kritiskām”, lai nodrošinātu visu sistēmu nepārtrauktu darbību. Tiek strādāts pie preventīviem pasākumiem kiberdrošībā, kas jau tiek prasīti nacionālajā likumdošanā jeb nacionālajā aviācijas drošībās programmā ar mērķi šīs prasības precizēt un pēc nepieciešamības papildināt. Iespējams darbietipīgāks jautājums būs par kritisko informācijas sistēmu identificēšanu un uzraudzības nodrošināšanu aviācijā, būs nepieciešama ciešāka sadarbība ar Satversmes aizsardzības biroju (SAB), kas ir atbildīga par kritiskās infrastruktūras objektu uzraudzību Latvijā, saskaņā ar Informatīvo ziņojumu “Latvijas kiberdrošības stratēģija 2019.-2022.gadam.”

 Jau esošo aviācijas organizāciju risku novērtējumu papildināšana ar kiberdrošības riskiem ir apjomīgs izpētes darbs no aviācijas organizāciju puses, līdz ar ko organizācijās par kiberdrošību norīkotajām atbildīgajām personām būtiski pieaugs darba apjoms, jo prasības ne tikai ir jāievieš, bet arī nepārtraukti jāseko līdzi visām procedūrām. ISO 27001 standarts vai līdzvērtīgas atbilstības nodrošināšana no aviācijas organizāciju puses ir ieviešanas procesā, tiek izstrādātas drošības politikas un cita nepieciešamā dokumentācija, par ko CAA no organizāciju puses ir informēta rakstiski 2019.gada jūlijā, kas jau nodrošinās aptuveni 70% no jauno prasību izpildes vismaz procedūru līmenī. Jau esošajā starptautiskajā likumdošanā kiberdrošības jeb informācijas sistēmu drošības prasības ir attiecināmas arī uz autoritātēm t.i. CAA, nepieciešamības gadījumā, nākotnē, šīs prasības iespējams būs skaidrāk precizētas nacionālajā likumdošanā.

Valsts pārvaldes funkcijas pildīšana civilās aviācijas drošības jomā mērķis ir vērsts uzmanību uz avio pasažieru, civilās aviācijas personāla, kā arī apkārtējās sabiedrības veselības un dzīvības aizsardzību pret iespējamu nelikumīgu vai teroristisku iejaukšanos civilās aviācijas darbībā.

Civilās aviācijas drošības pasākumu kopumu nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11.marta Regula (EK) Nr.300/2008, par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr.2320/2002 un Komisijas 2015.gada 5.novembra Regula (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā un Komisijas 2009.gada 18. decembra Regula (ES) Nr. 1254/2009, ar ko nosaka kritērijus, kas ļautu dalībvalstīm atkāpties no kopējiem pamatstandartiem civilās aviācijas drošības jomā un pieņemt alternatīvus civilās aviācijas drošības pasākumus.

**Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:**

1) turpināt nodrošināt civilās aviācijas drošības prasību ievērošanas uzraudzību un Eiropas Savienības un attīstītāko pasaules valstu aviācijas drošības līmenim atbilstošu pasākumu pildīšanu Latvijas Republikā. Drošības pasākumu klāsts aptver plašu jomu: svarīgākie ir pasažieru drošība, aizliegtu un sprādzienbīstamu priekšmetu, tajā skaitā šķidrumu, ienešanas nepieļaušana gaisa kuģī, pasažieru bagāžas drošības pārbaudes, gaisa kuģu aizsardzība pret nesankcionētu piekļūšanu uz zemes, gaisa pārvadājumu kravu drošības pārbaudes nodrošināšanu, bīstamu kravu gaisa pārvadāšanas normu ievērošanu, kvalificēta aviācijas drošības kontroles personāla apmācību un to kvalifikācijas uzturēšanu;

2) turpināt ieviest procesus, kas paredzēti, lai uzlabotu lidostu un aviosabiedrību drošības efektivitāti un mazinātu neērtības, ko pasažieri izjūt šo pārbaužu laikā, līdz ar to paaugstināsies prasības lidostu drošības personāla sagatavotībai;

3) turpināt ieviest procesus, kas paredzēti kravu, t. sk. bīstamo kravu, un lidojuma laikā patērējamo krājumu drošības efektivitātes paaugstināšanai un šo pasākumu uzraudzībai;

4) turpināt ieviest uzraudzības pasākumus attiecībā uz lidostām un lidlaukiem, kuriem tiek piemēroti Komisijas 2009. gada. 18. decembrī Regulā (ES) Nr. 1254/2009, ar ko nosaka kritērijus, kas ļautu dalībvalstīm atkāpties no kopējiem pamatstandartiem civilās aviācijas drošības jomā un pieņemt alternatīvus drošības pasākumus, noteiktie alternatīvie drošības pasākumi;

5) turpināt regulāri veikt izmaiņas sertifikācijas un darbības uzraudzības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām;

6) turpināt ieviest procesus, kas saistīti ar gaisa pārvadājumu formalitāšu vienkāršošanu, atbilstoši ICAO 9.pielikuma prasībā;

7) sekot līdzi rekonstruējamās un jaunbūvējamās lidostu infrastruktūras atbilstībai aviodrošības prasībām gan Lidostu kritiskajā daļā, gan publiskajā daļā, kā arī infrastruktūras sastībai ar piegulošiem objektiem (Rail Baltika dzelzceļa lidostas “Rīga” atzars);

8) turpināt darbu kiberdrošības nosacījumu uzraudzībā aviācijas uzņēmumos;

9) turpināt darbu pie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzraudzības un nosacījumu izstrādes;

10) turpināt darbu pie iepriekšējās darbības pārbaudes prasību izstrādes un ieviešanas, pamatojoties uz Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas Regula (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā izmaiņām.

## Bezpilota gaisa kuģu uzraudzība

2019. gada 1. jūlijā stājas spēkā Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas Regula (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām un Komisijas 2019. gada 12. marta Deleģētā Regula (ES) 2019/945 par bezpilota gaisa kuģu sistēmām un trešo valstu bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantiem, Eiropas Komisijas regulējums par bezpilota gaisa kuģu sistēmām, piemērojams no 2020.gada 1.jūlijam, kas noteiks bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumus un procedūras.

Līdz ar regulu piemērošanu visiem bezpilota gaisa kuģu ekspluatantiem būs jāreģistrējas, ja viņi plānos veikt lidojumus ar bezpilota gaisa kuģi, kura kopējā pacelšanās masa ir 250 un vairāk gramu vai tas aprīkots ar sensoru, kurš spēj nolasīt personu datus (piemēram, videokameru). Regula attieksies uz visiem bezpilota gaisa kuģu ekspluatantiem gan profesionāļiem, gan tiem, kas veiks bezpilota gaisa kuģa lidojumus hobija līmenī.

Vienlaikus tiks noteiktas trīs bezpilota gaisa kuģu sistēmu operāciju kategorijas – atvērtā, specifiskā un sertificētā. Atvērtajā operāciju kategorijā tiks klasificēti bezpilota gaisa kuģi, kas atbilst noteiktām tehniskām prasībām un kura maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 25 kilogramiem. Vienlaikus tālvadības pilotam jānodrošina, ka drons atrodas drošā attālumā no cilvēkiem un nelido virs cilvēku pulcēšanās vietām, nelido augstāk par 120 metriem, kā arī neved bīstamas kravas un neizmet nekādus materiālus.

Ja nebūs iespējams izpildīt kādu no iepriekšminētajām prasībām, ekspluatants tiks iekļauts specifiskajā kategorijā un viņam būs jāsaņem ekspluatācijas atļauja no kompetentās iestādes. Lai saņemtu atļauju, bezpilota gaisa kuģa ekspluatantam būs jāiesniedz deklarācija par atbilstību iepriekš definētiem lidojuma scenārijiem vai jāveic riska novērtējums, kā arī jāparedz riska mazināšanas pasākumi. Atļauja tiks izsniegta atsevišķām operācijām, vairākām operācijām norādītajā laikā vai arī – vienā atļaujā gan atsevišķām, gan vairākām operācijām.

Sertificēto operāciju kategorijā tiks iekļauti tie bezpilota gaisa kuģi un to lidojumi, kuri var radīt būtiskus riskus cilvēku veselībai vai īpašumam. Piemēram, šajā kategorijā tiks iekļauti droni, kuru gabarītizmēri ir trīs un vairāk metri un kuri ir paredzēti izmantošanai virs cilvēku pulcēšanās vietām, kā arī tie bezpilota gaisa kuģi, kas paredzēti cilvēku vai bīstamu kravu pārvadāšanai.

 Regulās noteikti arī noteikumi un procedūras attiecībā uz tālvadības pilota kompetenci, minimālo vecumu, ekspluatācijas riska novērtējuma veikšanu, kā arī pārrobežu operācijām un operāciju veikšanu ārpus reģistrācijas valsts. Piemēram, ES tiks noteikts, ka par tālvadības pilotu atvērtajā un specifiskajā kategorijā varēs kļūt personas no 16 gadu vecuma, atsevišķos gadījumos atļaujot dronu vadīt arī agrākā vecumā. Visiem tālvadības pilotiem būs jānokārto eksāmens, kura sarežģītības pakāpe būs atkarīga no kategorijas, kurā pilots vēlēsies vadīt dronu. Piemēram, atvērtajā kategorijā būs nepieciešams nokārtot tiešsaistes eksāmenu, savukārt palielinoties ar lidojuma drošumu saistītiem riskiem, papildu eksāmens būs jākārto klātienē.

Vienlaikus ES tiks noteiktas kompetentās iestādes uzdevumi, piemēram, sertifikātu izsniegšana bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantiem, licenču izdošana tālvadības pilotiem, bezpilota gaisa kuģu sistēmu reģistrēšana, kā arī bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantu uzraudzība.

2019. gada augustā tika pieņemti Ministru kabineta 2019. gada 13. augusta noteikumi “Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un cita veida lidaparātu lidojumi”, par bezpilota gaisa kuģu lietošanu, kas precīzāk nosaka lidojumu veikšanas kārtību, kā arī tālvadības pilotu tiesības un pienākumus. Šie noteikumi pilnībā aizstāj līdzšinējos Ministru kabineta 2016. gada 22. novembra noteikumus Nr. 737 “Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi.” Šie noteikumi tika izstrādāti ņemot vērā pieņemtā Eiropas Savienības līmeņa vienotā tiesiskā regulējuma aspektus, tādējādi atvieglojot pāreju uz jauno Eiropas regulējumu t.i. Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas Regulu (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām un Komisijas 2019. gada 12. marta Deleģētā Regulu (ES) 2019/945 par bezpilota gaisa kuģu sistēmām un trešo valstu bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantiem, iepriekšminētie Ministru kabineta noteikumi ir paredzēti, kā pārejas noteikumi, līdz Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas Regulas (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām regulējuma piemērošanas brīdim, 2020.gada 1.jūlijam.

Līdz at tehnoloģiju attīstību, kartu gadu strauji pieaug pieprasīto lidojuma atļauju skaits ar bezpilota gaisa kuģiem. 2018. gadā tika izsniegtas 58 atļaujas turpretī 2019. gada laika posmā no 1. janvāra līdz 31. jūlijam CAA jau bija izsniegusi 92 atļaujas lidojumiem ar bezpilota gaisa kuģiem.

Tālvadības piloti arvien godprātīgāk ievēro viņiem noteiktos noteikumus bezpilota gaisa kuģu lietošanā, ko apliecina ne vien pieaugošais pieteikumu skaits atļaujām, bet arī fakts, ka 2019. gadā ir nedaudz samazinājies CAA izskatīto administratīvo pārkāpumu lietu skaits. 2019. gada pirmajos septiņos mēnešos CAA ir izskatījusi 16 administratīvā pārkāpuma lietas, kamēr 2018. gada laikā tika izskatītas 32 administratīvā pārkāpuma lietas. Vienlaikus pērn tika pieļauti būtiski pārkāpumi bezpilota gaisa kuģu lietošanā, vadot tos bīstami tuvu pārējiem gaisa kuģiem. 2018. gadā CAA no citu gaisa kuģu pilotiem saņēma trīs ziņojumus par droniem, kas pietuvojušies pārāk tuvu gaisa kuģim. Šogad CAA saņēmusi vienu šādu ziņojumu, turklāt atgadījums noticis ārpus Latvijas Republikas.

Tuvākajā nākotnē Eiropas savienības līmenī plānots izstrādāt digitālu sistēmu, automatizētu funkciju, pakalpojumu un procedūru kopumu, lai nodrošinātu drošu, ilgtspējīgu un efektīvu bezpilota gaisa kuģu ekspluatāciju noteiktā gaisa telpā, kas pieņemta attiecībā uz pakalpojumu kopumu, lai varētu pārvaldīt nekontrolētus bezpilota gaisa kuģu lidojumus nelielā augstumā (zem 120 m). Šāda sistēma būs piemērojama visās ES dalībvalstīs, Eiropas aviācijas drošības aģentūra ir paredzējusi ieviest šādu sistēmu līdz 2025. gadam. Pakāpeniski tiks izveidoti sistēmas pamata elementi, kas jau ir noteikti Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas Regulā (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām - bezpilotu gaisa kuģu reģistrācija, elektroniskā identifikācija un ģeogrāfisko zonu noteikšana.

2019. gadā pēc Ministru kabineta 2019. gada 13. augusta noteikumu Nr.368 “Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un cita veida lidaparātu lidojumi” stāšanās spēkā tika izveidota CAA mājas lapas sadaļa <https://uas.caa.lv/uzsakot-lidojumus/> “Esi drošs tālvadības pilots”, lai bezpilota gaisa kuģu lidojums būtu drošs, neapdraudētu citas personas vai mantu ir svarīgi ievērot vairākas pamatlietas, kuras ir detalizēti aprakstītas šajā sadaļā. Ja lidojums nav paaugstināta riska droši var lido, ja nepieciešams veikt paaugstināta riska lidojumus ir jānokārto pārbaudes un jāsaņem CAA atļauja.

**Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:**

* 1. Ņemot vērā bezpilota gaisa kuģu nozares aktualitātes un straujo attīstību, ir paredzēts izstrādāt grozījumus likumā “Par aviāciju’’, paredzot tiesību normas, kas nepieciešamas Eiropas Savienības līmeņa tiesību aktu par bezpilota gaisa kuģiem piemērošanai, kā arī tiesību normas par administratīvo atbildību par pārkāpumiem, kas izdarīti ar bezpilota gaisa kuģi;
	2. Uz doto brīdi un plānošanas cikla laikā turpināt bezpilota gaisa kuģu integrāciju kopējā Latvijas gaisa telpā. 2019. gadā CAA sadarbībā ar Eiropas Aeronavigācijas drošības organizāciju (EUROCONTROL) uzsāka lidostas “Rīga” gaisa satiksmes vadības zonas (Rīgas CTR) novērtējumu, identificējot riskus, kas ietekmē bezpilota gaisa kuģu lidojumus uz zemes un gaisā, šis projekts ir viens no posmiem drošai bezpilotu gaisa kuģu lidojuma integrācijai Latvijas gaisa telpā;
	3. turpināt ieviest komisijas īstenošanas regulu un tājā paredzēto sistēmu izveidi, kā arī nodrošināt nepieciešamo sadarbība ar iesaistītajām pusēm;
	4. turpināt izglītot sabiedrību un bezpilota gaisa kuģu lietotājus par normatīvo aktu bāzi, kas attiecas uz bezpilota gaisa kuģu lietošanu;
	5. turpināt pilnveidot CAA mājas lapas sadaļu “Esi drošs tālvadības pilots”.

# CAA darbības rezultāti un to rezultatīvie rādītāji

Pēdējos gados realizētās politikas dēļ Latvijas gaisa pārvadājumu tirgus kļuvis daudz pievilcīgāks jauniem dalībniekiem. Veicinot godīgas konkurences attīstību un paplašinot sabiedrībai lidojumu galamērķu izvēles iespējas uz 2019. gadu Latvijā ir sertificētas un pastāvīgi uzraudzītas četras aviosabiedrības, un četras deklarētas organizācijas no kurām divas ir uzsākušas darbību pēdējo divu gadu laikā, kā arī septiņdestmit ar aviācijas nozari saistītus uzņēmumus, kuriem ir jāievēro starptautiskās, Eiropas Savienības un Latvijas normatīvo aktu prasības.

Latvijā reģistrēto aviokompāniju uzskaitījums un šo aviokompāniju pēdējo gadu statistikas dati (lidojumu un gaisa kuģu skaits) atspoguļoti 7. tabulā.

7. tabula Latvijā reģistrēto aviokompāniju uzskaitījums un šo aviokompāniju pēdējo gadu statistikas dati (lidojumu un gaisa kuģu skaits)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.** | Aviokompānija | Lidojumu skaits | Gaisa kuģu skaits 2016 | Gaisa kuģu skaits 2017 | Gaisa kuģu skaits 2018 | **Gaisa kuģu skaits 2019** |
| **2016** | **2017** |  **2018** |
| **1.** | A/S “Air Baltic Corporation” | Dati nav iesniegti | 50130 | 52550 | 24 | 30 | 34 | 38 |
| **2.** | SIA “SmartLynx Airlines” | 11090 | 10448 | 11312 | 11 | 9 | 9 | 14 |
| **3.** | SIA “GM Helicopters” | Nav sniegti dati | 2527 | 293 | Nav sniegti dati | 9 | 6 | 5 |
| **4.** | A/S “Raf-Avia” | 2084 | 2886 | 2354 | 7 | 9 | 8 | 6 |
| **5.** | SIA “Meža īpašnieku konsultatīvais centrs” deklarēta organizācija | 415 | 450 | 374 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| **6.** | SIA “Wings 4 Sky Group” deklarēta organizācija | - | - | - | - | - | 2 | 2 |
| **7.** | SIA "mansPilots" jauna deklarēta organizācija | - | - | - | - | - | - | - |

##

## Rezultātu sasniegšanas plānotais progress stratēģijas plānošanas ciklā

Ņemot vērā Latvijas aviācijas nozares lielumu un pakalpojumu attīstības tendences, kas ir atspoguļotas 8. tabulā, CAA ir jāspēj nodrošināt sertifikācija un uzraudzība tādā līmenī, lai gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nebūtu zemāks kā parējās ES dalībvalstīs, tādēļ CAA ik gadu veic personāla un cilvēkresursu izvērtējumu ņemot vērā ES īstenošanas noteikumu prasības, uz kā pamata iespējams, nepieciešamības gadījumā, izveidot nepieciešamās štatu vietas un piesaistīt jaunus darbiniekus.

1. tabula Latvijas aviācijas nozares lielumu un pakalpojumu attīstības tendences

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.** | **Darbības rezultāti** | **Rezultatīvā rādītāja skaitliskās vērtības** |
| **2017****Izpilde** | **2018****Izpilde** | **2019****Izpilde** | **2020****Plānots** | **2021****Plānots** | **2022****Plānots** |
| 1. | Sertificēto gaisa kuģu ekspluatantu skaits | 7 | 5 | 4 | 6 | 7 | 8 |
| 2. | Deklarētās organizācijas  | - | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 3. | Gaisa kuģa ekspluatanta darbības (lidojumu veikšanas) rokasgrāmatas vai tās grozījuma apstiprināšana | 7 | 5 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4. | Sertificēto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju skaits | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 5. | Dažāda rakstura gaisa telpas izmantošanas atļauju izsniegšana | 111 | 176 | 175 | 180 | 185 | 190 |
| 6. | Tehniskās apkopes organizāciju, kas ir apstiprinātas pēc PART-145 skaits | 13 | 11 | 12 | 13 | 14 | 14 |
| 7. | Gaisa kuģu tehniskās apkopes organizāciju apstiprināšana, izmaiņu apstiprināšana tehniskās apkopes organizācijās | 25 | 22 | 25 | 30 | 33 | 35 |
| 8. | Apstiprinātas tehniskās apkopes personāla apmācību organizāciju saskaņā ar PART -147 prasībām skaits | 4 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 10. | Lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju skaits | 10 | 8 | 8 | 8 | 9 | 10 |
| 11, | Gaisa kuģu lidojumderīguma sertifikāta uzturēšanas vadības organizāciju apstiprināšana, izmaiņu apstiprināšana šajās organizācijās | 21 | 15 | 20 | 30 | 31 | 32 |
| 12, | Gaisa kuģu lidojumderīguma novērtēšanas inspekcijas par gaisa kuģu derīgumu lidojumiem un lidojumderīguma sertifikātu izsniegšanu, vai to darbības termiņa pagarināšanu | 130 | 127 | 135 | 140 | 150 | 160 |
| 13. | Reģistrēto gaisa kuģu skaits | 304 | 298 | 298 | 305 | 310 | 320 |
| 14. | Darbības , kas saistītas ar Gaisa kuģa regīstrēšanu vai izslēgšana no Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra | 74 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 |
| 15. | SAFA/SACA inspekciju (ārvalstu gaisa kuģu pārbaudes) skaits | 97 | 97 | 97 | 100 | 105 | 110 |
| 16. | Gaisa kuģu lidojuma apkalpes locekļu apliecību skaits | 768 | 793 | 793 | 800 | 830 | 850 |
| 17. | Aviācijas personāla veselības apliecību skaits | 700 | 1209 | 1209 | 1210 | 1220 | 1230 |
| 18. | Gaisa kuģu tehniskā personāla sertifikātu skaits | 399 | 443 | 443 | 445 | 450 | 460 |
| 19. | Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizāciju dokumentācijas izmaiņu apstiprināšana | 66 | 72 | 80 | 85 | 90 | 95 |
| 20. | Gaisa satiksmes vadības dispečeru apliecību skaits | 87 | 95 | 95 | 97 | 98 | 100 |
| 21. | Gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikācijas atzīmju skaits | 160 | 107 | 107 | 107 | 108 | 111 |
| 22. | Organizēto informatīvo semināru skaits | 5 | 11 | 11 | 12 | 15 | 20 |
| 23 | Sertificēto oficiālo kravu aģentu | 12 | 13 | 13 | 14 | 15 | 17 |
| 24. | Sertificēto medicīnas centru skaitsSertificēto medicīnas ekspertu skaits | 16 | 16 | 16 | 17 | 18 | 110 |
| 25. | Sertificēto pilotu mācību kursu skaits tsk.:Apstiprinātās mācību organizācijas ATODeklarētas mācību organizācijas Ultravieglo gaisa kuģu (RF) | 119-2 | 11722 | 12732 | 14832 | 15833 | 15732 |
| 26. | FSTD kvalifikācijas sertifikātu turētāji | 1 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 |
| 27. | Apstiprināti gaisa kuģu lidojuma apkalpju locekļu lidojumu eksaminētāji | 40 | 45 | 41 | 44 | 50 | 55 |
| 28 | Bīstamo vielu transportēšanas apmācību instruktoru skaits | 15 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| 29 | Bīstamo vielu transportēšanas apmācību organizācijas | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| 30 | Sertificēti gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību sniedzēju skaits | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 31 | Lidojumu drošības programmas realizācija | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 32. | Sertificēto Aviodrošības vadītāju, instruktoru un kvalitātes vadītāju skaits | 14 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| 33. | Sertificēto aviodrošības programmu , tajā skaitā apmācību programmu skaits | 28 | 31 | 31 | 32 | 32 | 33 |
| 34. | Lidojuma laikā patērējamo krājumu pilnvarotā piegādātāja statusu piešķiršana un pagarināšana | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 35. | Aviodrošības iekārtu specifikāciju izskatīšana un saskaņošana | 3 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 |
| 36. | Zināmā nosūtītāja statusa piešķiršana | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 37. | Uzņemto Eiropas savienības un starptautisko standartizācijas auditu skaits | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 38. | Izdoto bezpilota gaisa kuģu atļauju skaits | - | 58 | 150 | 200 | 250 | 300 |
| 39. | Paaugstināta riska bezpilota gaisa kuģa lidojumu atļaujas izsniegšana, pagarināšana un uzraudzība. | - | 45 | 90 | 100 | 110 | 120 |
| 40. | Bezpilota gaisa kuģu tālvadības pilotu teorētisko zināšanu un praktisko prasmju pārbaude. | - | - | 70 | 200 | 250 | 250 |
| 41. | Sertificēto lidlauku skaits :Lidlauki gaisa pārvadājumiem,Vispārējās aviācijas lidlauki,Privātie helikopteru lidlauki. | 257 | 257 | 257 | 357 | 368 | 379 |
| 42. | Civilās aviācijas lidlauka sertifikācija un sertifikāta derīguma termiņa pagarināšana | 3 | 0 | 4 | 1 | 6 | 2 |
| 43. | Pieprasītas civilās aviācijas lidlauka inspekcijas atzinuma izsniegšana | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 4 |
| 44. | Grozījumu apstiprināšana lidlauka ekspluatācijas instrukcijā | 11 | 11 | 12 | 14 | 14 | 14 |
| 45. | Lidlauka būves vai pārbūves projekta apstiprināšana | 1 | 5 | 4 | 3 | 3 | 4 |
| 46. | Gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstama objekta atļaujas izsniegšana un nodošana ekspluatācijā | 12 | 6 | 10 | 8 | 10 | 10 |
| 47. | Gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstama objekta atļaujas saņemšana | 45 | 64 | 64 | 65 | 65 | 65 |

## CAA darbības rezultāti

Visi esošie un potenciālie civilās aviācijas sistēmas dalībnieki ir atbildīgi par aviācijas drošību un drošumu ievērojot nacionālos, starptautiskos un Eiropas Savienības tiesību aktus, lai panāktu, ka:

1. Gaisa kuģu lidojumu drošuma -līmenis nav zemāks par vidējo Eiropas līmeni.
2. Savienībā. Īstenota valsts politika civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma jomā, nodrošināta gaisa pārvadājumu kvalitātes un drošības standartu ieviešana saskaņā ar ICAO un Eiropas Savienības tiesību normu prasībām.
3. Nodrošināts stabils civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis (lidojuma negadījumu mazināšana, kas tiek sasniegta ar analīzes un uzraudzības palīdzību).
4. Nodrošināta ICAO un Eiropas Savienības prasību izpilde ar kvalificēta personāla palīdzību, kas pilnveido savas zināšanas likumdošanas jomā atbilstoši CAA apmācību politikai.

## Instrumenti darbības rezultātu sasniegšanai

* apmācību programma un kvalifikācijas celšanas plans;
* industrijas informēšana - semināri, (semināri par jaunākajām

 tendencēm un izmaiņām aviācijas likumdošanā un citos svarīgos jautājumos);

* grozījumu iniciēšana spēkā esošajos normatīvajos aktos;
* izveidota un tiek uzturēta ziņojumu par atgadījumiem civilajā aviācijā

 datu bāze;

* pārskats par civilās aviācijas lidojumu drošuma situāciju valstī;
* dalība un darbs ICAO, ECAC, EASA, Eurocontrol, NEFAB un

 Eiropas Komisijas rīkotajās rīcības komitejas sanāksmēs un darba grupās.

## Konsultē vispirms principa ieviešana

Realizējot valsts politiku “Konsultē vispirms principa ieviešanā valsts pārvaldes un uzņēmējus uzraugošo institūciju darbībā” saskaņā arMinistru kabineta 2019. gada 22. maija rīkojumu Nr.247 “Par uzņēmējdarbības vides pilnveidošanas pasākumu plānu 2019.-2022. gadam” CAA realizē šo proncipu priekš klientiem pieejamā laikā klātienē un, lai sabiedrība un iesaistītie aviācijas industrijas pārstāvji savlaicīgi tiktu informēti par iespējamajām izmaiņā nacionālajos normatīvajos aktos, kā arī normatīvo aktu projektus publicē sakotnēji CAA mājas lapas tīmekļu vietnē. Ja tiek ieviestas būtiskas izmaiņas esošajā tiesiskajā regulējumā vai ieviest pilnīgi jauns regulējums, CAA  organizē seminārus, kuros attiecīgi tiek sniegta informācija par gaidāmajām izmaiņām aviācijas jomā, kas ir arī viena no ES īstenošanas notikumu prasībām atsevišķas jomās.

2018. gadā Civilās aviācijas aģentūra atbilstoši vadlīnijām par “Konsultē vispirms” principa piemērošanu valsts iestāžu darbā ir izstrādājusi procedūru “Konsultē vispirms” principa piemērošana Valsts aģentūra “Civilās aviācijas aģentūra” darbībā.

Konsultē vispirms iespēja tiek nodrošināta ņemot vērā to, ka “Jebkurai personai” (fiziskajai vai juridiskajai) ir iespēja saņemt aviācijas jomas tiesiskā regulējuma prasību izskaidrojumu pie attiecīgā CAA speciālista (iepriekš saskaņojot tikšanās laiku), pirms jebkāda administratīvā procesa (sertificēšanas, atļaujas vai apliecības saņemšanas) uzsākšanas. Tādējādi CAA jau nodrošina “konsultē vispirms” principa īstenošanu bez administratīvā procesa uzsākšanas.

Darbības efektivizācijas ieteikumi:

* industrijas informēšana - semināri, (semināri par jaunākajām tendencēm un izmaiņām aviācijas likumdošanā un citos svarīgos jautājumos)
* CAA mājas lapas pilnveidošana;
* veikt darbinieku un klientu aptaujas par konsultē vispirms principa realizāciju;
* saprast, ka galvenais pienākums nav sodīt, bet nodrošināt, ka uzņēmēji zina un izprot savus pienākumus, un tos godprātīgi pilda un ziņo par to, ja rodas kādas problēmas.

# Civilās aviācijas aģentūras plānotie ieņēmumu avoti un ieņēmumu izlietojums

Ministru kabineta rīkojuma projekta „Par valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” 2020.gada budžeta apstiprināšanu” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums :

Civilās aviācijas aģentūra no 2010.gada 1.janvāra ir valsts budžeta nefinansēta iestāde.

 Saskaņā ar Publisko aģentūru likuma 13.panta trešo daļu valsts aģentūra Likumā par budžetu un finanšu vadību noteiktajā kārtībā patstāvīgi veido valsts aģentūras budžetu un to apstiprina Ministru kabinets. Savukārt saskaņā ar Likuma par budžetu un finanšu vadību 41.panta 1.1 daļā noteikto budžeta nefinansētu iestāžu 2020.gada budžeta projektus apstiprināšanai Ministru kabinetā iesniedz ministrijas (pārraudzības institūcijas).

 Saskaņā ar Publisko aģentūru likuma 14.panta otro daļu gada beigās valsts aģentūras kontā esošo līdzekļu atlikums, kas radies no ieņēmumiem par sniegtajiem maksas pakalpojumiem, citiem pašu ieņēmumiem, paliek aģentūrās rīcībā un to drīkst izlietot izdevumu finansēšanai nākamajā gadā vai turpmākajos gados. Arī Likuma par budžetu un finanšu vadību 6.1 panta 5. daļā noteikts, ka budžeta nefinansētu iestāžu kārtējā gada līdzekļu atlikumu var izmantot nākamajā gadā izdevumu finansēšanai.

 Gada beigās esošā līdzekļu atlikuma izmantošana ar Civilās aviācijas aģentūras darbību nesaistītu izdevumu finansēšanai būtu pretrunā ar 1944.gada 7.decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 15.pantā noteikto: “Neviena līgumslēdzēja valsts neuzliek nodevas, nodokļus vai citus maksājumus tikai par tiesībām gaisa kuģim vai tajā esošajām personām vai īpašumam tranzītā šķērsot tās teritoriju, iebraukt tajā vai izbraukt no tās”, kā arī ar Komisijas 2019.gada 11.februāra īstenošanas Regulas (ES) 2019/317, ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas Regulas (ES) Nr.390/2013 un (ES) Nr. 391/2013, (turpmāk – Regula Nr. 2019/317) 22.panta 1.punktā noteikto, ka dalībvalstis var nolemt iekļaut izmaksu bāzē šādas aprēķinātās izmaksas, kas radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, saskaņā ar Komisijas 2004.gada 10.marta Regulas (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (turpmāk – Regula Nr. 550/2004) 15. panta 2. punkta b) apakšpunkta otro teikumu:

 - aprēķinātās izmaksas, kas radušās kompetentajām iestādēm;

 - aprēķinātās izmaksas, kas radušās Regulas Nr. 550/2004 3. pantā minētajām kvalificētajām iestādēm;

 - aprēķinātās izmaksas, kas izriet no Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas 1960.gada 13.decembra Starptautiskās konvencijas par sadarbību aeronavigācijas drošības jomā (jaunākās redakcijas).

 Ņemot vērā iepriekš minētajos starptautiskajos tiesību aktos noteikto, prasības par Civilās aviācijas aģentūras rīcībā esošo līdzekļu izmantošanu vienīgi Civilās aviācijas aģentūras darbības nodrošināšanai ir iekļautas arī Latvijas Republikas normatīvajos aktos:

- Likuma “Par aviāciju” 5.panta trešajā daļā noteikts, ka maksa par Civilās aviācijas aģentūras sniegtajiem pakalpojumiem un ieņēmumu daļa par aeronavigācijas pakalpojumiem ieskaitāma Civilās aviācijas aģentūras kontā Valsts kasē un izmantojama vienīgi aģentūras darbības nodrošināšanai;

- Ministru kabineta 2011.gada 19.oktobra noteikumi Nr.823 “Noteikumi par lidlaukā sniegto drošības un glābšanas pasākumu maksu” 11.punktā noteiks, ka valsts akciju sabiedrība "Starptautiskā lidosta "Rīga"" (turpmāk - lidosta “Rīga”) un Civilās aviācijas aģentūra nodrošina, ka no drošības maksas iegūtie līdzekļi tiek izmantoti tikai šo noteikumu 3.punktā minēto pakalpojumu nodrošināšanai.

 Kopš Civilās aviācijas aģentūras izveidošanas 1993.gada 15.oktobrī, tās darbība tiek nodrošināta tikai pašfinansēšanās režīmā. Civilās aviācijas aģentūra ievēro piesardzības principu un uztur līdzekļu atlikumu vismaz 3 – 4 mēnešu izdevumu apjomā. Līdzekļu atlikums tiek veidots, lai Civilās aviācijas aģentūra spētu nodrošināt papildu funkcijas un/vai segt papildu izdevumus: 1) ārkārtas situācijas gadījumā (piemēram, vulkānisko izmešu gadījumā, kā rezultātā Eiropā gaisa satiksme var samazināties vai apstāties), 2) jaunu, iepriekš neparedzētu Eiropas Savienības tiesību aktu prasību izpildei, 3) izdevumu segšanai krīzes situācijās, 4) gadījumos, kad naudas līdzekļi iepriekš rezervēti konkrētu izdevumu segšanai turpmākajos gados.

 Saistībā ar Rail Baltica dzelzceļa līnijas izbūvi un tās plānoto novietojumu lidostas “Rīga” teritorijā, būvniecības projekta ietvaros paredzēts nojaukt VAS “Latvijas gaisa satiksme” piederošo ēku, kurā dienesta telpas nomāja Civilās aviācijas aģentūra. Apzinot iespējas nomāt Civilās aviācijas aģentūras vajadzībām (biroja telpas, eksaminācijas telpu, sanāksmju telpas) pielāgotas telpas lidostas “Rīga” teritorijā, ar SIA “Helio Biroji” 2018.gada 13.jūnijā noslēgts biroja telpu 2324.8 m2 nomas līgums. Palielinoties kopējai nomas platībai par 986 m2, Civilās aviācijas aģentūras budžetā 2020.gadam un turpmākajiem gadiem jāparedz ar telpu nomu, apsaimniekošanu un uzturēšanu saistīti izdevumi atbilstoši jaunajai nomas platībai, kā arī jāparedz ar telpu aprīkošanu, inventāra iegādi un/vai tā pakāpenisku nomaiņu saistīti izdevumi. Lielākajai daļai Civilās aviācijas aģentūras darbinieku darba vietas aprīkojums, kā arī telpu aprīkojums netika nomainīts iepriekšējo piecpadsmit gadu laikā, tāpēc šiem mērķiem tika rezervēti līdzekļi un ar papildu telpu aprīkošanu un/vai aprīkojuma pakāpenisku nomaiņu saistītos izdevumus paredzēts segt uz Civilās aviācijas aģentūras naudas līdzekļu atlikuma samazinājuma rēķina.

 Saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 4.jūlija Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91, (turpmāk – Regula Nr. 2018/1139) vismaz 75% Civilās aviācijas aģentūras darbiniekiem nepieciešamas papildu apmācības Eiropas Starptautiskajās aviācijas institūcijās par Regulas Nr. 2018/1139 prasību piemērošanu. Ņemot vērā, ka minētās Regulas prasības dažādās uzraudzības jomās stāsies spēkā pakāpeniski līdz 2023.gadam, apmācības būs iespējams veikt vairāku gadu laikā, ņemot vērā šo kursu pieejamību starptautiskajās aviācijas institūcijās. Nepieciešamības gadījumā ar apmācībām saistītās izmaksas tiks segtas uz atlikumu samazinājuma rēķina.

 Civilās aviācijas aģentūra no 2009.gada 11.decembra līdz 2012.gada 10.decembrim īstenoja Eiropas Reģionālās attīstības fonda (turpmāk - ERAF) 2007.-2013.gada plānošanas perioda 3.2.2.1.1. apakšaktivitātes „Informācijas sistēmu un elektronisko pakalpojumu attīstība” projektu „Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” informācijas tehnoloģiju sistēmas konsolidācija un integrācija”.

 ERAF projekta ietvaros kā viena no komponentēm bija programmatūras „Eiropas civilās aviācijas procesu vadības programma civilās aviācijas administrācijām” piegāde un ieviešana saskaņā ar 2009.gada 19.decembrī starp EMPIC GmbH un Civilās aviācijas aģentūras noslēgto līgumu. Savukārt minētā līguma nosacījumi paredzēja Civilās aviācijas aģentūras pienākumu nodrošināt programmatūras darbību vismaz piecus gadus pēc tās nodošanas ekspluatācijā, kā arī Civilās aviācijas aģentūras pienākumu segt programmatūras uzturēšanas gada maksu EUR 30000.

 Pašlaik esošajai sistēmai jau ir jāveic uzlabojumi un nepieciešama papildu moduļu iegāde EMPIC EAP programmatūrai. Jaunie moduļi palīdzētu veidot jaunus pakalpojumus sistēmā – veidot datu apmaiņas risinājumus, darba plūsmu uzdevumus sistēmā, datu apmaiņas risinājumu ar eksaminēšanas sistēmu, mobilā klienta pielietojumu, riska pārvaldības un analīzes rīkus. Tādējādi turpmākos gadus paredzēta vairāku jaunu moduļu iegāde Civilās aviācijas aģentūras pamatdarbības nodrošināšanai – inspektoru darba organizācijas uzlabošanai un efektivitātes paaugstināšanai. Tāpēc attiecīgie izdevumi jāparedz Civilās aviācijas aģentūras budžetā un tie tiks segti uz naudas līdzekļu atlikuma samazinājuma rēķina.

 Saskaņā ar Komisijas 2019.gada 24. maija Īstenošanas Regulas (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām 14.pantu dalībvalstīm ir jāievieš un jāuztur sistēmas, kas spēj precīzi reģistrēt bezpilotu gaisa kuģu sistēmas (turpmāk - UAS), kuru konstrukcija ir jāsertificē, un UAS ekspluatantus, kuru darbība var radīt risku drošībai, drošumam, privātumam un personas datu vai vides aizsardzībai. Papildus tam dalībvalstīm jānodrošina, ka reģistrācijas sistēmas ir digitalizētas un sadarbspējīgas un nodrošina savstarpēju piekļuvi informācijai un tās apmaiņu ar Regulas Nr. 2018/1139 74. pantā minētā repozitorija starpniecību. Atbilstoši iepriekšminētās regulas prasībām šāda reģistrācijas sistēma ir jāievieš līdz 2020. gada 31.decembrim. Paredzamie līdzekļi sistēmas izstrādei ir 50 000 euro, bet reģistrācijas sistēmas uzturēšanas izmaksas 2021. un 2022.gadam - 5000 euro.

 Reģistrācijas sistēmā tiks iekļauti:

• bezpilotu gaisa kuģu ekspluatantu reģistrs;

• sertificētās bezpilota gaisa kuģu kategorijas bezpilotu gaisa kuģu reģistrs;

• datu apmaiņas risinājumi ar Valsts akciju sabiedrību “Latvijas gaisa satiksme”, Valsts Policiju, Nacionāliem bruņotiem spēkiem u.c.;

• sasaiste ar Regulas Nr. 2018/1139 74. pantā minēto repozitoriju;

• bezpilotu gaisa kuģu ekspluatantu, bezpilota gaisa kuģu īpašnieku u.c. autentifikācija caur portālu Latvija.lv.

 Civilās aviācijas aģentūras budžetā 2020.gadam šādas sistēmas izstrādes un ieviešanas izdevumus paredzēts segt uz naudas līdzekļu atlikuma samazinājuma rēķina.

 Pašlaik Civilās aviācijas aģentūra tiek finansēta no pašu ieņēmumiem, kas gūti no sniegtajiem publiskajiem pakalpojumiem saskaņā ar Ministru kabineta 2013.gada 24.septembra noteikumiem Nr.999 „Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”, no ieņēmumu daļas par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 3.janvāra noteikumiem Nr.30 „Aeronavigācijas pakalpojumu maksas sadales kārtība” un no maksas par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu saskaņā ar Ministru kabineta 2011.gada 19.oktobra noteikumiem Nr.823 „Noteikumi par lidlaukā sniegto drošības un glābšanas pasākumu maksu”.

 Ar Ministru kabineta rīkojumu tiks apstiprināti Civilās aviācijas aģentūras 2020.gada budžeta ieņēmumi 4 210 000 euro apmērā un izdevumi 4 694 840 euro apmērā (tai skaitā izdevumu finansēšanai novirzot maksas pakalpojumu un citu pašu ieņēmumu naudas līdzekļu atlikumu uz 2020.gada 1.janvāri 484 840 euro apmērā) atbilstoši pielikumam. No kopējā ieņēmumu apjoma 950 000euro tiks paredzēti izmaksu segšanai, kas saistītas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanu, kontroli, uzraudzību, funkcionālo gaisa telpas bloku pārvaldību un citu ar civilās aviācijas drošību saistīto darbību (funkciju) izpildi, 3 000 000 euro tiks paredzēti izmaksu segšanai par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu, bet 260 000 euro ar maksas pakalpojumu sniegšanu saistīto izmaksu segšanai atbilstoši spēkā esošajam cenrādim. Ieņēmumu apjoms par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu (turpmāk – drošības maksa) 2020., 2021. un 2022.gadam noteikts, ņemot vērā prognozēto izlidojošo pasažieru skaitu šajos gados.

 Plānoto resursu ietvaros tiks nodrošināta efektīva Civilās aviācijas aģentūrai deleģēto funkciju īstenošana, līdzdalība Ziemeļeiropas funkcionālā gaisa telpas bloka (turpmāk – NEFAB) izveidotajās komitejās, darba grupās un kopējās aktivitātēs gaisa satiksmes sistēmas darbības uzlabošanā.

 2020.gadam plānotie izdevumi pamatkapitāla veidošanai saistīti ar:

 - datoru ar licencēm iegādi kopumā par 17 600 euro;

 - datoru ar licencēm iegādi par 12 000 euro;

 - PaloAlto ugunsmūra iegādi par 7 000 euro;

 - portatīvo datoru iegādi par 1 800 euro;

 - Empic papildu moduļu iegādi par 166 740 euro (tai skaitā PVN 28938 euro apmērā).

2020.gadā datortehnikas iegāde plānota, ņemot vērā, ka 2020.gadā amortizācijas periods būs beidzies 20 datoriem. Būs nepieciešama to nomaiņa, iegādājoties mūsdienīgākus un jaudīgākus datorus, kā arī Office 2019 iegāde.

2020.gadā jāveic PaloAlto iekārtas nomaiņa. Esošā iekārta 11 gadu laikā ir novecojusi, tās darbība nereti ir apgrūtinoša. Saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 5. pantu CAA ir Satiksmes ministrijas pārraudzībā esoša no budžeta nefinansēta valsts pārvaldes iestāde, kas tiek finansēta no līdzekļiem, kuri iegūti par sniegtajiem publiskajiem pakalpojumiem, un citiem pašu ieņēmumiem, dāvinājumiem un ziedojumiem, kā arī ārvalstu finanšu palīdzības saskaņā ar Ministru kabineta noteiktajiem publisko pakalpojumu izcenojumiem un no ieņēmumu daļas par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā saskaņā ar Ministru kabineta 2012 gada 3. janvāra noteikumiem Nr.30 “Par aeronavigācijas pakalpojumu maksas sadales kārtību”, kā arī no ieņēmumiem par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu saskaņā ar Ministru kabineta 2011. gada 19. oktobra noteikumiem Nr. 823 “Par valsts nozīmes civilās aviācijas lidlaukā sniegto pakalpojumu maksu”. Maksa par Civilās aviācijas aģentūras sniegtajiem pakalpojumiem un ieņēmumu daļa par aeronavigācijas pakalpojumiem ieskaitāma Civilās aviācijas aģentūras kontā Valsts kasē un izmantojama vienīgi aģentūras darbības nodrošināšanai.

Ņemot vēra “Covid 19” radītās sekas 2020. gadā lielākā daļa no plānotajiem uzlabojumiem netika īstenota, tā vietā ienākumi tika novirzīta tieši uzraudzības funkciju nodrošināšanai ar esošajiem līdzekļiem, kas arī ir prioritāte 2021. gadā.

[Pielikums](https://likumi.lv/wwwraksti/2021/249/BILDES/MK_RIK_978/41D8CD98F00B_PIEL_1.DOCX)
Ministru kabineta
2021. gada 21. decembra
rīkojumam Nr. 978

**Valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" ieņēmumu un izdevumu atšifrējums 2022.–2024.gadam**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Programmas/ apakšprogrammas kods; SAP klasifikācijas kods | Grupas, apakšgrupas kods | Ieņēmumu, izdevumu, finansēšanas, funkcijas klasifikācijas kods | Iestādes nosaukums; klasifikācijas koda nosaukums | 2020. gada izpilde | 2021.gada plāns ar grozījumiem | 2022. gada plāns | 2023. gada plāns | 2024. gada plāns |
| **P0** |   | **17000–21700** | **Resursi izdevumu segšanai** | **2 549 808** | **4 079 669** | **4 073 209** | **4 585 165** | **4 609 249** |
|   |   | **18.3.1.1.** | **Valsts budžeta daļēji finansētu atvasinātu publisku personu un budžeta nefinansētu iestāžu saņemtie transferti no citas ministrijas vai centrālās valsts iestādes, Eiropas Savienības politikas instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansētajiem projektiem (pasākumiem)** |   | **1 919 160** |   |   |   |
|   |   | **18.3.1.4.** | **Valsts budžeta daļēji finansētu atvasinātu publisku personu un budžeta nefinansētu iestāžu saņemtie transferti no citas ministrijas vai centrālās valsts iestādes, Eiropas Savienības politikas instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansētajiem projektiem (pasākumiem)** |   | **446 299** | **637 164** | **416 538** |   |
| **A300** | **3.0.** | **21300; 21400** | **Ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi,****tajā skaitā** | **2 549 808** | **1 714 210** | **3 436 045** | **4 168 627** | **4 609 249** |
| **- no ieņēmumiem par pašu maksas pakalpojumiem;** | 259 172 | 260 000 | 603 900 | 692 860 | 806 366 |
| **- no ieņēmumu daļas par tranzīta lidojumu aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā** | 950 000 | 925 000 | 900 000 | 875 000 | 850 000 |
| **- no ieņēmumiem par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu** | 1 340 636 | 529 210 | 1 932 145 | 2 600 767 | 2 952 883 |
| **B000** |   | **1000–9000** | **Izdevumi** – **kopā** | **3 397 418** | **4 411 399** | **4 557 174** | **4 622 489** | **4 609 249** |
|   |   | **1000–4000;6000–7000** | **Uzturēšanas izdevumi** | 3 396 795 | 3 964 800 | 4 078 000 | 4 035 493 | 4 418 349 |
|   |   | **1000–2000** | **Kārtējie izdevumi** | 3 358 396 | 3 922 800 | 4 036 000 | 3 991 993 | 4 374 849 |
|   |   | 1000 | Atlīdzība | 2 561 587 | 2 741 420 | 2 900 000 | 2 980 000 | 3 000 000 |
|   |   | 2000 | Preces un pakalpojumi | 796 809 | 1181 380 | 1 136 000 | 1 011 993 | 1 374 849 |
|   |   | **7000** | **Uzturēšanas izdevumu transferti, pašu resursu maksājumi, starptautiskā sadarbība** | **38 399** | **42 000** | **42 000** | **43 500** | **43 500** |
|   |   | **7600–7700** | **Kārtējie maksājumi Eiropas Kopienas budžetā un starptautiskā sadarbība** | **38 399** | **42 000** | **42 000** | **43 500** | **43 500** |
|   |   | 7700 |  Starptautiskā sadarbība | 38 399 | 42 000 | 42 000 | 43 500 | 43 500 |
|   |   | **5000; 9000** | **Kapitālie izdevumi** | **623** | **446 599** | **479 174** | **586 996** | **190 900** |
|   |   | **5000** | **Pamatkapitāla veidošana** | 623 | 446 599 | 479 174 | 586 996 | 190 900 |
| **P1M** |   | **[17000–21700]–[1000 –9000]** | **Finansiālā bilance** | –847 610 | **–331 730** | **–483 965** | **–37324** |   |
| **F 00 00 00 00** |   | **F 00 00 00 00** | **Finansēšana** | 847 610 | **331 730** | **483 965** | **37324** |   |
|   |   | F21 01 00 00 | Naudas līdzekļi | 847 610 | 331 730 | 483 965 | 37324 |   |
|   |   | F21 01 00 00 1 | Maksas pakalpojumu un citu pašu ieņēmumu naudas līdzekļu atlikumu izmaiņas palielinājums (**–**) vai samazinājums (+) | 847 610 | 331 730 | 483 965 | 37324 |  |

CAA finansējas galvenokārt no ieņēmumiem no maksas pakalpojumiem un citiem pašu ieņēmumiem, tai skaitā:

• Ieņēmumiem no maksas pakalpojumiem;

• ANS uzraudzības maksas;

• Ieņēmumiem no drošības maksas, ko piemēro lidosta “Rīga” katram izlidojošam pasažierim.

Ieņēmumi no pašu maksas pakalpojumiem un citiem pašu ieņēmumiem līdz šim veidoja vidēji 12,5% no kopējiem ieņēmumiem. Tie ietvēra tādus CAA publiski sniegtos maksas pakalpojumus kā civilās aviācijas personāla, gaisa kuģu, bezpilota gaisa kuģu, lidlauku, licencēšana, sertificēšana un uzraudzība u.c. atbilstoši saistošajiem Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumiem Nr.999 “Valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" publisko maksas pakalpojumu cenrādis”. 2021.gadā aktīvi notika darbs pie jaunā CAA publisko maksas pakalpojumu cenrāža izveides, kas stājās spēkā 1.01.2022 (Ministru kabineta noteikumi Nr. 891 (21.12.2021)). Atbilstoši šiem noteikumiem, piemēram, 2022.gadā plānots ieņēmumu no pašu sniegtajiem maksas pakalpojumiem palielinājums 2,3 reizes jeb 132%, salīdzinot ar 2021.gadu, vienlaikus nodrošinot šo ieņēmumu īpatsvara pašu ieņēmumu struktūrā pieaugumu līdz 18%.

CAA pašu ieņēmumu struktūrā lielākais īpatsvars ir ieņēmumiem par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu (ieņēmumi no drošības maksas, ko piemēro lidosta “Rīga” katram izlidojošam pasažierim). Ministru kabineta 19.10.2011. noteikumi Nr.823 “Noteikumi par lidlaukā sniegto drošības un glābšanas pasākumu maksu” nosaka drošības maksas apmēru un iekasēšanas kārtību (maksa tiek piemērota par katru izlidojošo pasažieri), kā arī iekasētās maksas sadales kārtību, paredzot, ka par CAA gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanas pasākumu īstenošanu CAA saņem 1,10 euro par katru izlidojošo pasažieri.

Līdz ar to, ņemot vērā to, ka pasažieru skaita samazinājumu tiešā veidā ietekmēja pasaulē un valstī īstenota politika cīņai pret Covid -19, valdība lēma par finanšu līdzekļu 1 919 160 euro apmērā piešķiršanu CAA, lai valsts aģentūrai "Civilās aviācijas aģentūra" kompensētu nesaņemto drošības maksu par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzību.

Saskaroties ar Covid-19 radītiem draudiem, CAA 2021.gadā veica virkni taupības pasākumu, vienlaikus veicot šādus pasākumus savu izmaksu un ieņēmumu turpmākai kontrolei:

• CAA aktualizēja savu sniegto maksas pakalpojumu cenrādi, pakalpojumu izcenojumus nosakot atbilstoši izdevumiem to sniegšanai;

• Lai kompensētu nesaņemto drošības maksu par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzību, griezās pēc atbalsta un saņēma finansējumu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem;

• CAA uzsāka sarunas ar lidosta “Rīga” par Ministru kabineta noteikumu par lidlaukā sniegto drošības un glābšanas pasākumu maksu grozīšanu.

Pielikums

1. Komisijas 2013.gada 8.janvāra Regula (ES) Nr.7/2013 par grozījumiem Regulā (ES) Nr.748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju;

2. Komisijas 2013.gada 19.marta Regula (ES) Nr.245/2013, ar ko groza Regulu (EK) Nr.272/2009 attiecībā uz šķidrumu, aerosolu un gēlu pārbaudēm ES lidostās;

4. Komisijas 2013.gada 8.janvāra Regula (ES) Nr.6/2013 par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK;

5. Komisijas 2013.gada 19.marta Īstenošanas Regula (ES) Nr.246/2013, ar ko groza Regulu (ES) Nr.185/2010 attiecībā uz šķidrumu, aerosolu un gēlu pārbaudēm ES lidostās;

6. Komisijas 2013.gada 4.februāra Īstenošanas Regula (ES) Nr.104/2013, ar ko groza Regulu (ES) Nr.185/2010 attiecībā uz pasažieru un citu personu pārbaudi ar sprāgstvielu palieku detektoriem ( ETD ) kombinācijā ar rokas metāla detektoriem

( HHMD);

7. Komisijas 2013.gada 29.janvāra Regula (ES) Nr.109/2013, ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006.gada 1.janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti un arī ņemot vērā Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas darbības paplašināšanu, tajā iekļaujot EEZ EBTA valstis;

8. Komisijas 2013.gada 8.maija Īstenošanas Regula (ES) Nr.428/2013, ar ko groza Regulu (EK) Nr.1033/2006 attiecībā uz ICAO noteikumiem, kas minēti 3. panta 1. punktā;

9. Komisijas 2013.gada 28.jūnija Īstenošanas regula (ES) Nr.628/2013 par darba metodēm, ar kādām Eiropas Aviācijas drošības aģentūra veic standartizācijas inspekcijas un pārrauga Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.216/2008 piemērošanu, un par Komisijas Regulas (EK) Nr.736/2006 atcelšanu;

10. Komisijas 2013.gada 10.jūlija Īstenošanas Regula (ES) Nr.657/2013, ar kuru izdara grozījumu Īstenošanas regulā (ES) Nr.1079/2012, ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā;

11. Komisijas 2013.gada 10.jūlija Īstenošanas Regula (ES) Nr.659/2013, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

12. Komisijas 2013.gada 14.augusta Regula (ES) Nr.800/2013, ar kuru groza Regulu (ES) Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008;

13. Komisijas 2013.gada 27.augusta Regula (ES) Nr.815/2013, ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģu operatoram norādot administrējošo dalībvalsti, lai ņemtu vērā Horvātijas pievienošanos Eiropas Savienībai Dokuments attiecas uz EEZ;

14. Komisijas 2013.gada 6.novembra Īstenošanas Regula (ES) Nr.1116/2013, ar ko groza Regulu (ES) Nr.185/2010, precizējot, saskaņojot un vienkāršojot dažus konkrētus aviācijas drošības pasākumus Dokuments attiecas uz EEZ;

15. Komisijas 2013.gada 3.decembra Īstenošanas Regula (ES) Nr.1264/2013 , ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi Dokuments attiecas uz EEZ;

16. Komisijas 2012.gada 3.augusta Regula (ES) Nr.748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju;

17. Komisijas 2012.gada 26.septembra Īstenošanas regula (ES) Nr.923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr.1035/2011 un Regulas (EK) Nr.1265/2007, (EK) Nr.1794/2006, (EK) Nr.730/2006, (EK) Nr.1033/2006 un (ES) Nr.255/2010;

18. Komisijas 2012.gada 5.oktobra Regula (ES) Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008;

19. Komisijas 2012.gada 16.novembra Īstenošanas Regula (ES) Nr.1079/2012 , ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā;

20. Komisijas 2012.gada 3.aprīļa Īstenošanas Regula (ES) Nr.295/2012, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

21. Komisijas 2012.gada 3.decembra Īstenošanas Regula (ES) Nr.1146/2012, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

22. Komisijas 2012. gada 30. marta Regula (ES) Nr.290/2012, ar kuru groza Regulu (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008;

23. Komisijas 2012.gada 3.februāra Regula (ES) Nr.100/2012, ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006.gada 1.janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti un arī ņemot vērā Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas darbības paplašināšanu, tajā iekļaujot EEZ EBTA valstis;

24. Komisijas 2011.gada 3.novembra Regula (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008;

26. Komisijas 2011.gada 22.novembra Īstenošanas Regula (ES) Nr.1206/2011, ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā;

27. Komisijas 2011.gada 22.novembra Īstenošanas Regula (ES) Nr.1207/2011 , ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā;

28. Komisijas 2011.gada 17.oktobra Īstenošanas Regula (ES) Nr.1034/2011 par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un ar ko groza Regulu (ES) Nr.691/2010;

29. Komisijas 2011.gada 17.oktobra Īstenošanas Regula, (ES) Nr.1035/2011 (2011.gada 17.oktobris), ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr.482/2008 un (ES) Nr.691/2010;

30. Komisijas 2011.gada 10.novembra Regula (ES) Nr.1141/2011 par grozījumiem Regulā (EK) Nr.272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, attiecībā uz drošības skeneru izmantošanu ES lidostās;

31. Komisijas 2011.gada 22.marta Regula (ES) Nr.283/2011, ar ko groza Regulu (EK) Nr.633/2007 attiecībā uz tās 7. pantā minētajiem pārejas noteikumiem;

32. Komisijas 2011.gada 19.aprīļa Regula (ES) Nr.390/2011, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

33. Komisijas 2011.gada 22.jūlija Regula (ES) Nr.720/2011, ar kuru groza Regulu (EK) Nr.272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, attiecībā uz pakāpenisku šķidrumu, aerosolu un gēlu pārbaužu uzsākšanu ES lidostās;

34. Komisijas 2011.gada 2.februāris Regula (ES) Nr.115/2011, ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

35. Komisijas 2011.gada 24.februāra Regula (ES) Nr.176/2011 par informāciju, kas jāsniedz pirms funkcionālo gaisa telpas bloku izveidošanas un pārveidošanas;

36. Komisijas 2011.gada 7.jūlija Regula (ES) Nr.677/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības ( ATM ) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr.691/2010;

37. Komisijas 2011.gada 19.aprīļa Īstenošanas Regula (ES) Nr.1197/2011, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

38. Komisijas 2010.gada 8.janvāra Regula (ES) Nr.18/2010, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr.300/2008 attiecībā uz kvalitātes kontroles valsts programmu specifikācijām civilās aviācijas drošības jomā;

39. Komisijas 2010.gada 26.janvāra Regula (ES) Nr.72/2010, ar ko nosaka procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai aviācijas drošības jomā;

40. Komisijas 2009.gada 18.decembra Regula (ES) Nr.1254/2009, ar ko nosaka kritērijus, lai ļautu dalībvalstīm atkāpties no kopējiem pamatstandartiem civilās aviācijas drošības jomā un pieņemt alternatīvus drošības pasākumus;

41. Komisijas 2009.gada 2 aprīļa Regula (EK) Nr.272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.300/2008 pielikumā;

42. Komisijas 2010.gada 9.aprīļa Regula (ES) Nr.297/2010 par grozījumiem Regulā (EK) Nr.272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus;

43. Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 11.marta Regula (EK) Nr.300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr.2320/2002;

44. Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10.marta Regula (EK) Nr.549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai;

45. Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 10.marta Regula (EK) Nr.550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā;

46. Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 10.marta Regula (EK) Nr.551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā;

47. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 21.oktobra Regula (EK) Nr.1070/2009, ar ko groza Regulas (EK) Nr.549/2004, (EK) Nr.550/2004, (EK) Nr.551/2004 un (EK) Nr.552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību;

49. Padomes 2007.gada 27.februāra Regula (EK) Nr.219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR);

50. Padomes 2008.gada 16.decembra Regula (EK) Nr.1361/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr.219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu ( SESAR);

51. Komisijas 2008.gada 30.maija Regula (EK) Nr.482/2008, ar kuru izveido programmatūras drošības garantijas sistēmu, kas jāīsteno aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un ar kuru groza Regulas (EK) Nr.2096/2005 II pielikumu;

52. Komisijas 2006.gada 22.marta Regula (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005 II nodaļā;

53. Komisijas 2010.gada 6.aprīļa Regula (ES) Nr.285/2010, ar ko izdara grozījumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr.785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem;

54. Komisijas 2010.gada 28.janvāra Regula (ES) Nr.82/2010, ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

55. Komisijas 2009.gada 5.augusta Regula (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

56. Komisijas 2008.gada 16.aprīļa Regula (EK) Nr.351/2008, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK attiecībā uz prioritātes piešķiršanu Kopienas lidostas izmantojošo gaisakuģu perona pārbaužu veikšanā;

57. Komisijas 2010.gada 6.septembra Regula (ES) Nr.791/2010, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

58. Komisijas 2010.gada 5.jūlija Regula (ES) Nr.590/2010, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

59. Komisijas 2010.gada 30.marta Regula (ES) Nr.273/2010, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

60. Komisijas 2009.gada 26.novembra Regula (EK) Nr.1144/2009, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

61. Komisijas 2009.gada 13.jūlija Regula (EK) Nr.619/2009, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

62. Komisijas 2009.gada 8.aprīļa Regula (EK) Nr.298/2009, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

63. Komisijas 2009.gada 30.marta Regula (EK) Nr.262/2009, ar ko nosaka prasības S režīma pieprasītāja kodu koordinētai piešķiršanai un izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā;

64. Komisijas 2009.gada 16.janvāra Regula (EK) Nr.29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā;

65. Komisijas 2007.gada 7.jūnija Regula (EK) Nr.633/2007, ar ko nosaka prasības attiecībā uz to, kā piemērot lidojuma ziņojumu nodošanas protokolu, ko izmanto lidojumu paziņošanai, koordinēšanai un nodošanai starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām;

66. Komisijas 2008.gada 24.jūlija Regula (EK) Nr.715/2008, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

67. Komisijas 2008.gada 11.aprīļa Regula (EK) Nr.331/2008, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

68. Komisijas 2007.gada 28.novembra Regula (EK) Nr.1400/2007, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

69. Komisijas 2007.gada 11.septembra Regula (EK) Nr.1043/2007, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

70. Komisijas 2007.gada 5.marta Regula (EK) Nr.235/2007, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

71. Komisijas 2006.gada 12.oktobra Regula (EK) Nr.1543/2006, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005 II nodaļā, un kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr.910/2006;

72. Komisijas 2006.gada 20.jūnija Regula (EK) Nr.910/2006, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005 II nodaļā;

73. Komisijas 2006.gada 22.marta Regula (EK) Nr.473/2006, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005 II nodaļā;

74. Komisijas 2007.gada 12.novembra Regula (EK) Nr.1321/2007, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK;

75. Komisijas 2006.gada 19.maija Regula (EK) Nr.768/2006, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK par informācijas vākšanu un apmaiņu attiecībā uz to gaisa kuģu drošību, kuri izmanto Kopienas lidostas, un informācijas sistēmu pārvaldību;

76. Eiropas Parlamenta un Padomes 2006.gada 5.jūlija Regula (EK) Nr.1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu;

77. Eiropas Parlamenta un Padomes 2005.gada 14.decembra Regula (EK) Nr.2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu;

78. Padomes 1991.gada 16.decembra Regula (EEK) Nr.3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;

79. Komisijas 2008.gada 20.augusta Regulu (EK) Nr.859/2008, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr.3922/91 (1991.gada 16.decembris) attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem;

80. Parlamenta un Padomes 2006.gada 12.decembra Regula (EK) Nr.1899/2006, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr.3922/91 (1991.gada 16.decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;

81. Parlamenta un Padomes 2006.gada 20.decembra Regula (EK) Nr.1900/2006 (), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr.3922/91 (1991.gada 16.decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;

82. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 21.oktobra Regula (EK) Nr.1108/2009, ar ko groza Regulu (EK) Nr.216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK;

84. Komisijas 2009.gada 30.jūlija Regula (EK) Nr.690/2009 par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (1);

85. Komisijas 2010.gada 25.marta Regula (ES) Nr.255/2010, ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus;

86. Komisijas 2010.gada 26.janvāra Regula (ES) Nr.73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā;

87. Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 21.oktobra Regula (EK) Nr.1070/2009, ar ko groza Regulas (EK) Nr.549/2004, (EK) Nr.550/2004, (EK) Nr.551/2004 un (EK) Nr.552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību;

88. Komisijas 2009.gada 16.janvāra Regula (EK) Nr.29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā;

89. Komisijas 2009.gada 30.marta Regula (EK) Nr.262/2009, ar ko nosaka prasības S režīma pieprasītāja kodu koordinētai piešķiršanai un izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā;

90. Komisijas 2007.gada 7.jūnija Regula (EK) Nr.633/2007, ar ko nosaka prasības attiecībā uz to, kā piemērot lidojuma ziņojumu nodošanas protokolu, ko izmanto lidojumu paziņošanai, koordinēšanai un nodošanai starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām;

91. Komisijas 2008.gada 30.maija Regula (EK) Nr.482/2008, ar kuru izveido programmatūras drošības garantijas sistēmu, kas jāīsteno aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un ar kuru groza Regulas (EK) Nr.2096/2005 II pielikumu;

92. Komisijas 2006.gada 11.maija Regula (EK) Nr.730/2006 par gaisa telpas klasifikāciju un lidojumu, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, piekļuvi virs 195. lidojuma līmeņa;

93. Komisijas 2006.gada 6.jūlija Regula (EK) Nr.1032/2006, ar ko nosaka prasības lidojuma datu apmaiņas automātiskajām sistēmām, lai paziņotu, koordinētu un nodotu lidojumus starp gaisa satiksmes vadības vienībām;

94. Komisijas 2009. gada 16. janvāra Regula (EK) Nr.30/2009, ar ko saistībā ar datu pārraides pakalpojumiem groza Regulu (EK) Nr.1032/2006 ciktāl tas attiecas uz prasībām lidojuma datu apmaiņas automātiskajām sistēmām;

95. Komisijas 2006.gada 4.jūlija Regula (EK) Nr.1033/2006, ar ko nosaka prasības attiecībā uz lidojuma plānu sastādīšanas procedūrām lidojuma sagatavošanas fāzē vienotajā Eiropas gaisa telpā;

96. Komisijas 2005.gada 23.decembra Regula (EK) Nr.2150/2005, ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai;

97. Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 11.februāra Regula (EK) Nr.261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr.295/91;

98. Komisijas 2004.gada 22.janvāra Regula (EK) Nr.104/2004, ar ko paredz noteikumus par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras Apelācijas padomes izveidošanu un sastāvu;

99. Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 21.aprīļa Regula (EK) Nr.785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem;

100. Komisijas 2014. gada 7. aprīļa Regula (EK) Nr. 379/2014 ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;

101. Komisijas 2014. gada 26. septembra Īstenošanas Regula (ES) Nr. 1029/2014 , ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā;

102. Komisijas 2014. gada 12. februāra Regula (ES) Nr. 139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvs procedūra saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;

103. Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu;

104. Komisijas 2014. gada 11. decembris Īstenošanas Regula (ES) Nr. 1318/2014, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

105. Komisijas 2014. gada 26. septembra Īstenošanas Regula (ES) Nr. 1029/2014, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā ;

106. Komisijas 2014. gada 26. septembra Īstenošanas Regula (ES) Nr. 1028/2014, ar kuru groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1207/2011, ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā;

107. Komisijas 2014. gada 12. septembris Īstenošanas Regula (ES) Nr. 970/2014, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 677/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošana;

108. Padomes 2014. gada 16. jūnija Regula (ES) Nr. 721/2014, ar kuru Regulu (EK) Nr. 219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR), groza attiecībā uz Kopuzņēmuma darbības termiņa pagarināšanu līdz 2024. gadam;

109. Komisijas 2014. gada 27. jūnija Īstenošanas Regula (ES) Nr. 716/2014 par kopprojektu sērijas pilotprojekta izveidi Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna atbalstam;

110. Komisijas 2014. gada 20. jūnija Īstenošanas Regula (ES) Nr. 687/2014, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 185/2010, precizējot, saskaņojot un vienkāršojot aviācijas drošības pasākumus, kā arī attiecībā uz drošības standartu līdzvērtīgumu un kravas un pasta sūtījumu drošības pasākumiem;

111. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa Regula (ES) Nr. 598/2014, par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu;

112. Komisijas 2014. gada 29. aprīļa Regula (ES) Nr. 452/2014, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008;

113. Komisijas Īstenošanas 2014. gada 2. maija Regula (ES) Nr. 448/2014, ar kuru groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011, atjauninot atsauces uz Čikāgas Konvencijas pielikumiem;

114. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa Regula (ES) Nr. 421/2014, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā, jo paredzams, ka līdz 2020. gadam tiks īstenota starptautiska vienošanās par vienota un globāla tirgus mehānisma piemērošanu starptautiskās aviācijas emisijām;

115. Komisijas 2014. gada 7. aprīļa Regula (ES) Nr. 379/2014, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;

116. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Regula (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007;

117. Komisijas 2014. gada 10. aprīļa Īstenošanas regula (ES) Nr. 368/2014, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

118. Komisijas 2014. gada 27. marta Regula (ES) Nr. 319/2014 par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras iekasētajām maksām un atlīdzību un par Regulas (EK) Nr. 593/2007 atcelšanu;

119. Komisijas 2014. gada 13. marta Regula (ES) Nr. 245/2014, ar kuru groza Komisijas 2011. gada 3. novembra Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi;

120. Komisijas 2014. gada 12. februāra Regula (ES) Nr. 139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;

121. Komisijas 2014. gada 5. februāra Regula (ES) Nr. 100/2014, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģu operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

122. Komisijas 2014. gada 29. janvāra Regula (ES) Nr. 83/2014, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;

123. Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regula (ES) Nr.71/2014, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;

124. Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr.1311/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu;

125. Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regula (ES) Nr.70/2014, ar kuru groza Komisijas Regulu (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;

126. Komisijas 2014. gada 27. janvāra Regula (ES) Nr. 69/2014, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju;

127. Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas Regula (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā;

128. Komisijas 2015. gada 16. septembra Regula (ES) 2015/1536, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1321/2014 attiecībā uz lidojumderīguma uzturēšanas noteikumu pielīdzināšanu Regulai (EK) Nr. 216/2008, kritiskiem tehniskās apkopes uzdevumiem un gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas uzraudzību;

129. Komisijas 2015. gada 31. jūlija Regula (ES) 2015/1329, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 attiecībā uz Savienības gaisa pārvadātāju ekspluatētiem gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešā valstī;

130. Komisijas 2015. gada 3. Jūlija Regula (ES) 2015/1088, ar ko groza Regulu (ES) Nr.1321/2014 par vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskās apkopes procedūru atvieglojumiem;

131. Komisijas 2015. gada 30. jūnija Regula (ES) 2015/1039, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 748/2012 attiecībā uz izmēģinājuma lidojumiem;

132. Komisijas 2015. gada 29. jūnija Īstenošanas Regula (ES) 2015/1018, ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014;

133. Komisijas 2015. gada 25. jūnija Īstenošanas Regula (ES) 2015/1014, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

134. Komisijas 2015. gada 23. aprīļa Regula (ES) 2015/640 par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012;

135. Komisijas 2015. gada 17. marta Regula (ES) 2015/445 par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 1178/2011 saistībā ar tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi;

136. Komisijas 2015. gada 20. februāra Regula (ES) 2015/340, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 805/2011;

137. Komisijas2015. gada 26. februāra Īstenošanas Regula (ES) 2015/310, ar kuru izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā, un atceļ Īstenošanas regulu (ES) Nr. 441/2014;

138. Komisijas 2015. gada 6. februāra Īstenošanas Regula (ES) 2015/187, ar ko attiecībā uz rokas bagāžas pārbaudi groza Regulu (ES) Nr. 185/2010;

139. Komisijas 2015. gada 9. februāra Regula (ES) 2015/180 par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 748/2009 par to gaisa kuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģu operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

140. Komisijas 2015. gada 29. janvāra Regula (ES) 2015/140, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 attiecībā uz sterilu lidojuma apkalpes nodalījumu un ar kuru labo minēto regulu;

141. Komisijas 2016. gada 26. februāra Regula (ES) 2016/282, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 748/2009 par to gaisa kuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

142. Komisijas 2016. gada 6. aprīļa Regula (ES) 2016/539, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011 attiecībā uz pilotu mācībām, eksāmeniem un periodiskām pārbaudēm saistībā ar veiktspējas navigāciju;

143. Komisijas 2016. gada 31. marta Īstenošanas Regula (ES) 2016/472, ar ko Regulu (ES) Nr. 72/2010 groza attiecībā uz termina “Komisijas inspektors” definīciju;

144. Komisijas 2016. gada 16. jūnijs Īstenošanas Regula (ES) 2016/963, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 attiecībā uz darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu;

145. Komisijas 2016. gada 22. jūnija Īstenošanas Regula (ES) 2016/1006, ar ko Regulu (ES) Nr. 255/2010 groza attiecībā uz ICAO noteikumiem, kas minēti 3. panta 1. punktā;

146. Komisijās 2016. gada 4. augusta Īstenošanas Regula (ES) 2016/1377, ar ko nosaka kopīgas prasības pakalpojumu sniedzējiem un uzraudzībai gaisa satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumu un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju īstenošanā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008 un Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011 un (ES) Nr. 1035/2011 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011;

147. Komisijas 2017. gada 20. februāra Regula (ES) 2017/294, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

148. Komisijas 2017. gada 1. marta Īstenošanas Regula (ES) 2017/373, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. .

 149. Komisijas 2017. gada 1. marta Regula (ES) 2017/363, ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz īpašo apstiprinājumu lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatācijai naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos un apstiprinājuma prasībām apmācībai darbībām ar bīstamiem izstrādājumiem, kas attiecas uz komerciālo specializēto ekspluatāciju, kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālo ekspluatāciju un kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālo specializēto ekspluatāciju; 677/2011

150. Komisijas 2017. gada 6. marta Īstenošanas Regula (ES) 2017/386 , ar kuru groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr.1207/2011, ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā;

 151. Komisijas 2017. gada 12. maija Īstenošanas Regula (ES) 2017/815, ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998, precizējot, saskaņojot un vienkāršojot dažus konkrētus aviācijas drošības pasākumus;

 152. Komisijas 2017. gada 15. maija Īstenošanas Regula (ES) 2017/830, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā

 153. Komisijas 2017. gada 20. novembra Īstenošanas regula (ES) 2017/2160 ar ko Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1079/2012 groza attiecībā uz konkrētām atsaucēm uz ICAO noteikumiem (Dokuments attiecas uz EEZ. );

 154. Komisijas 2017. gada 30. novembra Īstenošanas Regula (ES) 2017/2215 ar ko attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā, groza Regulu (EK) Nr. 474/2006;

155 . Komisijas 2017. gada 20. novembra Īstenošanas Regula (ES) 2017/2159 ar ko Regulu (ES) Nr. 255/2010 groza attiecībā uz konkrētām atsaucēm uz ICAO noteikumiem;

156. Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 13. decembra Regula (ES) 2017/2392 ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai saglabātu pašreizējos darbības jomas ierobežojumus attiecībā uz aviācijas darbībām un sagatavotos globāla tirgus pasākuma īstenošanai no 2021. gada;

157. Komisijas 2018. gada 9. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2018/55 ar ko Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998 groza attiecībā uz Singapūras Republikas pievienošanu trešām valstīm, kuras atzīst par tādām, kas piemēro drošības standartus, kuri ir līdzvērtīgi kopīgajiem civilās aviācijas drošības pamatstandartiem (Dokuments attiecas uz EEZ);

158. Komisijas 2018. gada 29. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2018/139 ar ko Regulu (EK) Nr. 1033/2006 groza attiecībā uz atsaucēm uz ICAO noteikumiem (Dokuments attiecas uz EEZ;

159. Komisijas 2018. gada 8. marta Regula (ES) 2018/336, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalstiDokuments attiecas uz EEZ;

160. Komisijas 2018. gada 13. marta Regula (ES) 2018/394 ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz to gaisa kuģu ekspluatācijas prasību svītrošanu, kas skar gaisa balonus;

161. Komisijas 2018. gada 14. marts Regula (ES) 2018/401 ar ko Regulu (ES) Nr. 139/2014 groza attiecībā uz skrejceļu klasifikāciju;

162. Komisijas 2018. gada 13. marta Regula (ES) 2018/395 ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa balonu ekspluatācijai;

163. Komisijas 2018. gada 14. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2018/871 ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (Dokuments attiecas uz EEZ);

164. Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regula (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (Dokuments attiecas uz EEZ.);

165. Komisijas 2018. gada 18. jūlija Īstenošanas regula (ES) 2018/1048 ar ko nosaka gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz veiktspējas navigāciju;

166. Komisijas 2018. gada 23. jūlija Regula (ES) 2018/1042 ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, kas saistītas ar atbalsta programmu ieviešanu, lidojuma apkalpes psiholoģisko novērtēšanu, kā arī sistemātiskām un izlases veida pārbaudēm psihoaktīvo vielu ietekmes konstatēšanai nolūkā nodrošināt lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļu medicīnisko piemērotību un attiecībā uz jaunizgatavotu turbodzinēju lidmašīnu, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa nepārsniedz 5700 kg un kuras apstiprinātas sešu līdz deviņu pasažieru pārvadāšanai, aprīkošanu ar reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēmu;

166. Komisijas 2018. gada 27. jūlija Regula (ES) 2018/1065 ar ko Regulu (ES) Nr. 1178/2011 groza attiecībā uz Savienības lidojuma apkalpes locekļu apliecību automātisku apstiprināšanu un pacelšanās un nosēšanās mācībām;

167. Komisijas 2018. gada 14. augusts Regula (ES) 2018/1142 ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1321/2014 attiecībā uz konkrētas kategorijas ieviešanu gaisa kuģa tehniskās apkopes licencēm, izmaiņām ārējo piegādātāju piegādāto sastāvdaļu pieņemšanas kārtībā un izmaiņām tehniskās apkopes mācību organizāciju tiesībās (Dokuments attiecas uz EEZ;

168. Komisijas 2018. gada 31. jūlijs Regula (ES) 2018/1119 ar ko attiecībā uz deklarētajām mācību organizācijām groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011;

169. Komisijas 2018. gada 14. decembraĪstenošanas regula (ES) 2018/1974 ar kuru atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi (Dokuments attiecas uz EEZ);

169. Komisijas 2018. gada 14. decembra Īstenošanas regula (ES) 2018/1975 ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatācijas prasībām, kas skar planierus, un elektroniskajām lidojumu datu pārvaldības ierīcēm;

170. Komisijas 2018. gada 14. decembra Īstenošanas regula (ES) 2018/1976 kas atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 nosaka detalizētus planieru ekspluatācijas noteikumus;

171. Komisijas 2018. gada 19. decembra Īstenošanas regula (ES) 2019/27 ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 (Dokuments attiecas uz EEZ.);

172. Eiropas 2018. gada 11. decembra Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2 ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā;

173. Komisijas 2019. gada 23. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2019/103 par Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998 grozījumiem, kas attiecas uz dažu aviācijas drošības pasākumu precizēšanu, saskaņošanu un vienkāršošanu, kā arī pastiprināšanu;

174. Komisijas 2019. gada 28. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2019/133 ar ko attiecībā uz jaunu lidojumderīguma specifikāciju ieviešanu groza Regulu (ES) 2015/640;

175. Komisijas 2019. gada 24. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2019/123 ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un atceļ Regulu (ES) Nr. 677/2011 (Dokuments attiecas uz EEZ);

176. Komisijas 2019. gada 6. februāra Regula (ES) 2019/225 ar ko Regulu (EK) Nr. 748/2009 groza attiecībā uz gaisa kuģu operatoriem, kuriem Apvienotā Karaliste ir norādīta kā administrējošā dalībvalsts (Dokuments attiecas uz EEZ);

177. Komisijas 2019. gada 6. februāra Regula (ES) 2019/226 ar ko Regulu (EK) Nr. 748/2009 groza attiecībā uz to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti (Dokuments attiecas uz EEZ.);

178. Komisijas 2019. gada 11. februāra Īstenošanas regula (ES) 2019/317 ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (Dokuments attiecas uz EEZ.)

179. Komisijas 2019. gada 14. marta Īstenošanas regula (ES) 2019/413 ar ko attiecībā uz trešām valstīm, kuras atzīst par tādām, kas piemēro drošības standartus, kuri ir līdzvērtīgi kopīgajiem pamatstandartiem aviācijas drošības jomā, groza Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998 (Dokuments attiecas uz EEZ.);

180. Komisijas 2019. gada 18. marta Īstenošanas regula (ES) 2019/430 ar ko Regulu (ES) Nr. 1178/2011 groza attiecībā uz ierobežotu tiesību izmantošanu bez uzraudzības, pirms tiek izdota vieglā gaisa kuģa pilota apliecība (Dokuments attiecas uz EEZ);

181. Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 25. marta Regula (ES) 2019/502 par kopīgiem noteikumiem, kas nodrošina gaisa pārvadājumu pamatsavienojamību attiecībā uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Savienības (Dokuments attiecas uz EEZ.);

182. Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 25. marta Regula (ES) 2019/494 par dažiem aviācijas drošības aspektiem saistībā ar Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Savienības (Dokuments attiecas uz EEZ.);

183. Komisijas 2019. gada 15. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2019/618 ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (Dokuments attiecas uz EEZ.);

184. Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas regula (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām (Dokuments attiecas uz EEZ.);

185. Komisijas 2019. gada 12. marta Deleģētā regula (ES) 2019/945 par bezpilota gaisa kuģu sistēmām un trešo valstu bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantiem (Dokuments attiecas uz EEZ.);

186. Komisijas 2019. gada 12. marta Deleģētā regula (ES) 2019/897 ar ko Regulu (ES) Nr. 748/2012 groza attiecībā uz riskos balstītas atbilstības pārbaudes iekļaušanu I pielikumā un vides aizsardzības prasību īstenošanu (Dokuments attiecas uz EEZ.);

187. Komisijas 2019. gada 8. jūlija Īstenošanas regula (ES) 2019/1170 ar kuru groza un labo Regulu (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā (Dokuments attiecas uz EEZ.);

188. Komisijas 2019. gada 24. jūlijaĪstenošanas regula (ES) 2019/1384 ar ko groza Regulas (ES) Nr. 965/2012 un (ES) Nr. 1321/2014 attiecībā uz gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā uzskaitīto gaisa kuģu izmantošanu nekomerciāliem pārvadājumiem un specializētiem pārvadājumiem, operatīvo prasību noteikšanu tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu veikšanai, noteikumu par nekomerciāliem pārvadājumiem ar samazinātu salona apkalpi izveidošanu un redakcionālu atjauninājumu ieviešanu attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatācijas prasībām;

189. Komisijas 2019. gada 1. augusta Īstenošanas regula (ES) 2019/1387 ar kuru Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz prasībām, kas piemērojamas lidmašīnas nosēšanās raksturojumu aprēķiniem un skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšanas standartiem, atjauninājumiem, kas attiecas uz konkrētām gaisa kuģu drošības ierīcēm un prasībām, kā arī ekspluatāciju bez īpaši tālu lidojumu apstiprinājuma;

190. Komisijas 2019.gada 25.septembra Īstenošanas regula (ES) 2019/1583 ar ko attiecībā uz kiberdrošības pasākumiem groza Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (Dokuments attiecas uz EEZ.);

191. Komisijas 2019. gada 18. jūlija Deleģētā regula (ES) 2019/1603 ar ko attiecībā uz pasākumiem, kurus Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija noteikusi aviācijas emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas nolūkā, lai īstenotu globālu tirgus pasākumu, papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (Dokuments attiecas uz EEZ.);

192. Komisijas 2019. gada 15. oktobra Īstenošanas regula (ES) 2019/1747 ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011 attiecībā uz prasībām, ko piemēro konkrētām lidojuma apkalpes locekļa apliecībām, sertifikātiem, noteikumiem par mācību organizācijām un kompetentajām iestādēm (Dokuments attiecas uz EEZ);

193. Komisijas 2019. gada 9. decembra Īstenošanas regula (ES) 2019/2105 ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (Dokuments attiecas uz EEZ);

194. Komisijas 2020. gada 14. februāra Īstenošanas regula (ES) 2020/208 ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā (Dokuments attiecas uz EEZ);

195. Komisijas 2020. gada 25. februāra īstenošanas regula (ES) 2020/270 ar ko Regulu (ES) Nr. 1321/2014 groza attiecībā uz pārejas pasākumiem, kuri piemērojami organizācijām, kas iesaistītas lidojumderīguma uzturēšanā vispārējās nozīmes aviācijas vajadzībām un lidojumderīguma uzturēšanas vadībā, un izdara labojumus minētajā regulā (Dokuments attiecas uz EEZ);

196. Komisijas 2020. gada 4. marta Īstenošanas regula (ES) 2020/357 ar ko attiecībā uz gaisa balona pilota apliecībām groza Regulu (ES) 2018/395 (Dokuments attiecas uz EEZ);

197. Komisijas 2020. gada 4. marta Īstenošanas regula (ES) 2020/358 ar ko attiecībā uz planiera pilota apliecībām groza Īstenošanas regulu (ES) 2018/1976 (Dokuments attiecas uz EEZ);

198. Komisijas 2020. gada 4. marta Īstenošanas regula (ES) 2020/359 ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (Dokuments attiecas uz EEZ);

199. Eiropas 2020. gada 30. marta Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/459 ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (Dokuments attiecas uz EEZ);

200. Komisijas 2020. gada 14. februāris Īstenošanas regula (ES) 2020/469 ar ko attiecībā uz prasībām par gaisa satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumiem, gaisa telpas struktūru plānojumu un datu kvalitāti, skrejceļu drošumu groza Regulu (ES) Nr. 923/2012, Regulu (ES) Nr. 139/2014 un Regulu (ES) 2017/373 un ar ko atceļ Regulu (ES) Nr. 73/2010;

201. Komisijas 2020.gada 8.aprīļa Regula (ES) 2020/535 ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006.gada 1.janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti (Dokuments attiecas uz EEZ);

202. Komisijas 2020. gada 28. janvāra Deleģētā regula (ES) 2020/570 ar ko Regulu (ES) Nr. 748/2012 groza un labo, lai noteikumus par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu saskaņotu ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014 (Dokuments attiecas uz EEZ);

203. Komisijas 2020. gada 29. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2020/587 ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1206/2011, ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā, un Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1207/2011, ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā (Dokuments attiecas uz EEZ)

204. Komisijas 2020. gada 12. maija Īstenošanas regula (ES) 2020/639 ar ko Īstenošanas regulu (ES) 2019/947 groza attiecībā uz standarta scenārijiem tiešredzamības operācijām un operācijām ārpus tiešredzamības (Dokuments attiecas uz EEZ)

205. Komisijas 2020. gada 4. marta Deleģētā regula (ES) 2020/723 ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus par trešās valsts izdotu pilotu sertifikātu akceptēšanu un groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011

206. Komisijas 2020. gada 2. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2020/736 ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (Dokuments attiecas uz EEZ)

207. Komisijas 2020. gada 4. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2020/745 ar ko attiecībā uz dažu pasākumu piemērošanas datuma atlikšanu Covid-19 pandēmijas kontekstā groza Regulu (ES) 2018/1042 (Dokuments attiecas uz EEZ);

208. Komisijas 2020. gada 4. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2020/746 ar ko attiecībā uz dažu pasākumu piemērošanas datuma atlikšanu Covid-19 pandēmijas kontekstā groza Īstenošanas regulu (ES) 2019/947 (Dokuments attiecas uz EEZ);

209. Komisijas 2020. gada 27. aprīļa Deleģētā regula (ES) 2020/1058 ar ko attiecībā uz divu jaunu bezpilota gaisa kuģu sistēmu klašu ieviešanu groza Deleģēto regulu (ES) 2019/945;

210. Komisijas 2020. gada 27. aprīļa Deleģētā regula (ES) 2020/1118 ar ko izdara grozījumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem;

211. Komisijas 2020. gada 5. augusta Īstenošanas regula (ES) 2020/1159 ar ko attiecībā uz jaunu papildu lidojumderīguma prasību ieviešanu groza Regulas (ES) Nr. 1321/2014 un (ES) 2015/640;

212. Komisijas 2020. gada 30. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2020/910 ar ko Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998, (ES) 2019/103 un (ES) 2019/1583 groza attiecībā uz apzīmējumu atkārtotu piešķiršanu aviosabiedrībām, operatoriem un tiesību subjektiem, kuri veic no trešām valstīm ievestas kravas un pasta drošības kontroles, kā arī attiecībā uz dažu kiberdrošības, iepriekšējās darbības pārbaudes, sprāgstvielu atklāšanas sistēmu iekārtu standartu un sprāgstvielu palieku detektoru jomā piemērojamu regulatīvo prasību atlikšanu Covid-19 pandēmijas dēļ (Dokuments attiecas uz EEZ);

213. Komisijas 2020. gada 9. jūnija Deleģētā regula (ES) 2020/1234 ar ko Regulu (ES) Nr. 139/2014 groza attiecībā uz nosacījumiem un procedūrām deklarēšanai, ko veic organizācijas, kas atbild par perona pārvaldības pakalpojumu sniegšanu (Dokuments attiecas uz EEZ);

214. Komisijas 2020. gada 3. novembra Īstenošanas regula (ES) 2020/1627 par ārkārtas pasākumiem Covid-19 pandēmijas dēļ Eiropas vienotās gaisa telpas darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas trešajam pārskata periodam (2020.–2024. gads);

215. Komisijas 2020. gada 2. decembra Īstenošanas regula (ES) 2020/1992 ar ko Regulu (EK) Nr. 474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā (Dokuments attiecas uz EEZ);

216. Komisijas 2020. gada 6. oktobra Deleģētā regula (ES) 2020/2034 ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 papildina attiecībā uz Eiropas vienoto riska klasifikācijas shēmu (Dokuments attiecas uz EEZ);

217. Komisijas 2020. gada 9. decembra Īstenošanas regula (ES) 2020/2036 ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz prasībām, kuras attiecas uz lidojuma apkalpes kompetenci un apmācības metodēm, un konkrētu pasākumu piemērošanas datuma atlikšanu saistībā ar Covid-19 pandēmiju;

218. Komisijas 2020. gada 8. oktobra Deleģētā regula (ES) 2020/2148 ar ko attiecībā uz skrejceļu drošību un aeronavigācijas datiem groza Regulu (ES) Nr. 139/2014 (Dokuments attiecas uz EEZ);

219. Komisijas 2020. gada 16. decembra Īstenošanas regula (ES) 2020/2193 ar ko Regulu (ES) Nr. 1178/2011 groza attiecībā uz prasībām, kuras attiecas uz lidojuma apkalpes kompetenci un apmācības metodēm, un attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā, to analīzi un turpmākiem pasākumiem

220. Eiropas Parlamenta un Padomes 2020. gada 23. decembr0 Regula (ES) 2020/2226 par konkrētiem aviācijas drošības aspektiem sakarā ar to, ka beidzas pārejas periods, kas paredzēts Līgumā par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (Dokuments attiecas uz EEZ);

221. Komisijas 2021. gada 28. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2021/97, ar ko attiecībā uz jaunu papildu lidojumderīguma prasību ieviešanu groza un labo Regulu (ES) 2015/640;

222. Komisijas 2021. gada 1. februāra Īstenošanas regula (ES) 2021/116 par pirmā kopprojekta izveidi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 550/2004 paredzētā Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna īstenošanas atbalstam, ar ko groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 409/2013 un atceļ Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 716/2014 (Dokuments attiecas uz EEZ);

223. Eiropas Parlamenta un Padomes 2021.gada 16.februāra Regula (ES) 2021/250, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr.95/93 attiecībā uz pagaidu atbrīvojumu no laika nišu izmantošanas noteikumiem Savienības lidostās Covid-19 krīzes dēļ;

224. Komisijas 2021.gada 18.februāra Īstenošanas regula (ES) 2021/255, ar kuru groza Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā;

225. Komisijas 2021.gada 22.aprīļa Regula (ES) 2021/662, ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006.gada 1.janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

226. Komisijas 2021.gada 22.aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2021/664 par “U-space” tiesisko regulējumu;

227. Komisijas 2021.gada 22.aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2021/665, ar ko Īstenošanas regulu (ES) 2017/373 groza attiecībā uz prasībām gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem “U-space” gaisa telpā, kas noteikta kontrolējamā gaisa telpā;

228. Komisijas 2021.gada 22.aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2021/666, ar ko Regulu (ES) Nr.923/2012 groza attiecībā uz prasībām pilotējamās aviācijas darbībai U-space gaisa telpā;

229. Komisijas 2020.gada 21.decembra Deleģētā regula (ES) 2021/699, ar ko attiecībā uz lidojumderīguma uzturēšanas norādījumiem, tehniskajai apkopei izmantojamo daļu ražošanu un ar novecojošiem gaisa kuģiem saistītu aspektu ņemšanu vērā sertifikācijas procesā groza un labo Regulu (ES) Nr.748/2012;

230. Komisijas 2021.gada 26.marta Īstenošanas regula (ES) 2021/700, ar ko groza un labo Regulu (ES) Nr.1321/2014 attiecībā uz tehniskās apkopes datiem un konkrētu gaisa kuģa sastāvdaļu uzstādīšanu tehniskās apkopes laikā;

231. Komisijas 2021.gada 1.jūnija Īstenošanas regula (ES) 2021/883, ar ko Regulu (EK) Nr.474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā;

232. Padomes 2021.gada 4.jūnija Regula (ES) 2021/907, ar ko groza Regulu (EK) Nr.765/2006 par ierobežojošiem pasākumiem attiecībā uz Baltkrieviju;

233. Komisijas 2021.gada 7.aprīļa Deleģētā regula (ES) 2021/1087, ar ko nolūkā atjaunināt atsauces uz Čikāgas konvencijas noteikumiem groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139;

234. Komisijas 2021.gada 7.aprīļa Deleģētā regula (ES) 2021/1088, ar ko nolūkā atjaunināt atsauces uz vides aizsardzības prasībām groza Regulu (ES) Nr.748/2012;

235. Komisijas 2021.gada 15.jūlija Īstenošanas regula (ES) 2021/1166, ar ko attiecībā uz tiešredzamības operācijas vai operācijas ārpus tiešredzamības standarta scenāriju piemērošanas datuma atlikšanu groza Īstenošanas regulu (ES) 2019/947;

236. Komisijas 2021.gada 4.augusta Īstenošanas regula (ES) 2021/1296, ar ko Regulu (ES) Nr.965/2012 groza un labo attiecībā uz degvielas/enerģijas plānošanas un pārvaldības prasībām un attiecībā uz prasībām par atbalsta programmām un lidojuma apkalpes psiholoģisko novērtēšanu, kā arī pārbaudēm psihoaktīvo vielu ietekmes konstatēšanai;

237. Komisijas 2021.gada 11.augusta Īstenošanas regula (ES) 2021/1338, ar ko Īstenošanas regulu (ES) 2017/373 groza attiecībā uz ziņošanas prasībām un ziņošanas kanāliem starp organizācijām un attiecībā uz meteoroloģiskajiem pakalpojumiem noteiktajām prasībām;

238. Komisijas 2021.gada 8.novembra Īstenošanas regula (ES) 2021/1963, ar ko Regulu (ES) Nr.1321/2014 groza attiecībā uz drošības pārvaldības sistēmām tehniskās apkopes organizācijās, kā arī labo minēto regulu;

239. Komisijas 2021.gada 25.novembra Īstenošanas regula (ES) 2021/2070, ar ko Regulu (EK) Nr.474/2006 groza attiecībā uz tādu gaisa pārvadātāju sarakstu, kuru darbība Savienībā ir aizliegta vai kuriem piemēro darbības ierobežojumus Savienībā;

240. Komisijas 2021.gada 26.novembra Īstenošanas regula (ES) 2021/2082, ar ko nosaka kārtību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr.376/2014 īstenošanai attiecībā uz Eiropas vienoto riska klasifikācijas shēmu;

241. Komisijas 2021.gada 14.decembra Īstenošanas regula (ES) 2021/2227, ar ko Regulu (ES) Nr.1178/2011 groza attiecībā uz prasībām par ekspluatāciju visos laikapstākļos un par helikopteru instrumentālo lidojumu un tipa kvalifikācijas apmācību;

242. Komisijas 2021.gada 15.decembra Īstenošanas regula (ES) 2021/2237, ar ko Regulu (ES) Nr.965/2012 groza attiecībā uz prasībām ekspluatācijai visos laikapstākļos un lidojuma apkalpes apmācībai un pārbaudēm.

Piezīme: pilnīgai informācijai par ES tiesību aktiem - http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=lv